

INFORME FINAL DE AUDITORIA

Con informe ejecutivo

Proyecto N° 1.06.09

SBASE – CONTRATO METROVÍAS
Auditoría Legal y Financiera

Buenos Aires, Noviembre de 2007

AUDITORÍA GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Av. Corrientes 640 - Piso 5° - Capital Federal

Presidente

Dr. Vicente M. Brusca

Auditores Generales

Dra. Alicia M. J. Boero

Dr. Rubén A. Campos

Dr. Juan Carlos Toso

Lic. José Luis Giusti

Lic. Josefa A. Prada

CÓDIGO DE PROYECTO:

1.06.09

NOMBRE:

S.B.A.S.E. – Contrato Metrovías Auditoría Legal y Financiera Año 2005.

PERÍODO BAJO EXAMEN:

2005.

OBJETIVOS:

Evaluar y controlar los aspectos legales y financieros del Contrato de Concesión del Servicio Público de Pasajeros y el ajuste de la realización de las obras a los requisitos contractuales.

PROGRAMA PRESUPUESTARIO:

Programa 3048 - Expansión y Ampliación Red de Transportes Subterráneos.

UNIDAD EJECUTORA:

329 - Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado.

SECRETARÍA:

30 - Secretaría de Infraestructura y Planeamiento.

EQUIPO:

Arq. Claudio Scavone (Auditor Supervisor Coordinador)
Dr. Pablo Lestingi (Auditor Supervisor Coordinador)

INFORME EJECUTIVO

Lugar y fecha de emisión	➤ Buenos Aires, julio de 2007
Código del Proyecto	➤ 1.06.09
Denominación del Proyecto	➤ SBASE - Contrato Metrovías. Auditoría legal y financiera.
Período examinado	➤ Año 2005
Programa auditado	➤ Programa 3048 - Expansión y Ampliación Red de Transportes Subterráneos.
Unidad Ejecutora	➤ 329 Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE)
Objetivo de la auditoría	➤ Evaluar y controlar los aspectos legales y financieros del Contrato de Concesión del Servicio Público de Pasajeros y el ajuste de la realización de las obras a los requisitos contractuales. ➤
Alcance	➤ a) Identificación de las obligaciones recíprocas emergentes del Contrato de Concesión, Addenda modificatoria de 1999, Plan de Inversión y Actas Acuerdo suscriptas entre el Concesionario (Metrovias SA) y S.B.A.S.E.. ➤ b) Evaluación del cumplimiento de las obligaciones a cargo de las partes. ➤ Identificación de posibles desvíos del Plan de Inversiones. ➤ Origen de los fondos para la realización de las obras a cargo de las partes.
Período de desarrollo de tareas de auditoría	➤ Las tareas de campo de la presente auditoría se realizaron entre el 16/03/2006 y el 30/08/2006.
Limitaciones al alcance	➤ Como consecuencia de la ausencia de la fiscalización y control de la concesión del servicio ferroviario de subterráneos y premetro en poder del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a través de su Ente Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad y/o Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, este equipo de auditoría no ha tenido acceso a toda la documentación necesaria para cumplimentar el objetivo y alcance del proyecto planificado. ➤ Puntualmente no se ha podido tener acceso a la documentación respaldatoria correspondiente a las obras ejecutadas del Plan de Inversiones 2005, ni a la del origen de los fondos, con que se contaba para su cumplimiento, es decir provenientes del Delta Tarifa o del presupuesto nacional para esa área. ➤ En lo pertinente se elaboró el informe tomando como

	base la respuesta enviada por la C.N.R.T., organismo al que se le solicitó información relativa al contrato de concesión, adoleciendo esta también de la respectiva documentación de respaldo. ➤ Asimismo tampoco fue posible analizar información referente a las contribuciones que abona la empresa METROVÍAS S.A. a la Ciudad a través de la Dirección General de Rentas en concepto de Ingreso Brutos, Tasa por Publicidad y Ley N° 23.514. Dicho hecho se debe a que SBASE no recibe la información referida por no ser autoridad de aplicación.
Aclaraciones previas	➤ En el año 1991 y en el marco de la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado, el Estado Nacional, mediante Resolución del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos del 13 de noviembre de 1991 convocó a Licitación Pública Nacional e Internacional. para concesionar los servicios ferroviarios de superficie y subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires. ➤ Por Resolución N° 1384 del MOySP del 18 de noviembre de 1993 se adjudicó el grupo de servicios 3 SBASE - Urquiza al consorcio Metrovías S.A. compuesta por las empresas Benito Roggio S.A., Cometrans S.A. Burlington Northern Railroad Company, Morrison Kundsén Corporate Inc., SKS S.A.C.C.I.F.A y M . Dicho contrato fue aprobado por Decreto N° 2068 del 22 de diciembre de 1993. La estrategia abordada por el Estado para dicha concesión se basó en los siguientes principios generales. La tarifa es fijada por el Estado, y será mantenida en niveles bajos con fines sociales. El Pliego de Licitación establece servicios mínimos en cantidad y calidad como asimismo el programa de inversiones requerido. Se establecen obligaciones recíprocas. El Estado debe abonar los subsidios operativos y hacer los aportes necesarios para la ejecución del Plan de Obras. Los activos dados en concesión permanecen en poder del Estado, como así también los nuevos bienes que se incorporen. Desde el inicio del Contrato de Concesión para la operación de las Líneas de Subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires, la autoridad comunal de la Ciudad ha participado en los diferentes hitos de evolución del mismo, desde la privatización hasta la fecha. La norma precedentemente citada designó Autoridad de Aplicación del procedimiento de concesión al MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y

	SERVICIOS PUBLICOS, con la participación de la entonces MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES y la asistencia de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del referido Ministerio y de la ex-SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.
Observaciones principales	➤ Falta de acciones efectivas y conducentes por parte del GCBA tendientes a lograr el traspaso de la Fiscalización y Control del Contrato de Concesión de los servicios ferroviarios subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires, actualmente en poder de la Comisión Nacional de Transporte, al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ➤ Ausencia de control por parte del G.C.B.A. en el ejercicio del poder de policía sobre seguridad y salubridad en el ámbito de las instalaciones subterráneas sujetas a concesión. ➤ SBASE por medio de la Gerencia de Control de la Concesión y Patrimonio no puede cumplir con la totalidad de las misiones y funciones para la que fue creada por carecer de informaciones y registros generados por sus propios medios, entre ellas el control del artículo 1.2.3 de la addenda del contrato de concesión ➤ Se verificó que SBASE no cuenta con información fidedigna sobre los fondos depositados en las cuentas corrientes especiales del Banco Ciudad ni sobre los montos que moviliza la CNRT, ya que solo se limita a recibir la información que le proporciona la concesionaria del servicio de subterráneos, Metrovías S.A., no realizando ningún tipo de control sobre la validación de los montos en circulación.
Conclusiones	➤ El incumplimiento por parte de la Nación del Decreto N° 393/PEN/99, la incorrecta fiscalización de este y la falta de insistencia por parte de la Ciudad de Buenos Aires del traspaso de la Fiscalización y Control del Contrato de Concesión de los servicios ferroviarios subterráneos configura un grave incumplimiento en los deberes de los funcionarios y atenta contra la autonomía de la Ciudad. ➤ Como correlato de esta falta y consiguientemente a esta situación se han detectado substanciales incumplimientos al contrato de la concesión por parte de la empresa METROVIAS S.A. que repercuten a diario en el servicio de transporte que la Ciudad brinda y garantiza. ➤ Todo ello en perjuicio de los intereses de los ciudadanos en cuanto a calidad y seguridad del servicio de subterráneos y en detrimento a la

	C.A.B.A. en lo referente al resguardo y valorización del patrimonio. ➤ Los diferentes aspectos evaluados indican además que S.B.A.S.E. no ejerce la totalidad de las misiones y funciones encomendadas (debido en parte a la falta de traspaso de la concesión) pero tampoco realizó actuaciones legales que aceleren el traspaso o la deslinden de responsabilidades emergentes, agravando en consecuencia lo indicado anteriormente. ➤ En consecuencia se considera que la falta del control integral por parte de la C.A.B.A. del servicio de subterráneos inciden negativamente en el desarrollo y mantenimiento de los mismos, dando lugar a los lamentables incidentes ocurridos durante el año 2006.
--	---

**Informe Final de Auditoria
Proyecto N° 1.06.09**

DESTINATARIO

**Señor
Vicepresidente 1°
Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Dip. Santiago De Estrada
S / D**

La Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires, en uso de las facultades conferidas por el artículo 135 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 131, 132 y 136 de la Ley N° 70, procedió a efectuar un examen en el ámbito de Gerencia de Control de la Concesión y Patrimonio- Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, dependiente de la Ex Secretaría de Infraestructura y Planeamiento, con el objeto que a continuación se detalla.

1. Objeto

Ejecución del Contrato de Concesión del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros, Addenda modificatoria del año 1999, Plan de Inversiones (Anexo 8 de la Addenda), correspondiente al año 2005.

2. Objetivo

Evaluar y controlar los aspectos legales y financieros del Contrato de Concesión del Servicio Público de Pasajeros y el ajuste de la realización de las obras a los requisitos contractuales.

3. Alcance

- a) Identificación de las obligaciones recíprocas emergentes del Contrato de Concesión, Addenda modificatoria de 1999, Plan de Inversión y Actas Acuerdo suscriptas entre el Concesionario (Metrovías SA) y S.B.A.S.E..
- b) Evaluación del cumplimiento de las obligaciones a cargo de las partes.
- c) Identificación de posibles desvíos del Plan de Inversiones.
- d) Origen de los fondos para la realización de las obras a cargo de las partes.
- e) Análisis de las respuestas recibidas en virtud de los requerimientos de las notas dirigidas a la C.N.R.T. (por tratarse del organismo que administra y dispone los fondos provenientes del delta tarifario destinado a las obras previstas en el Plan de Inversiones).

- f) Análisis de las respuestas recibidas en virtud de los requerimientos de notas dirigidas a: Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires, Ente Único Regulador de los Servicios Públicos, Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Superintendencia Federal de Bomberos de la Policía Federal, Banco de la Ciudad de Buenos Aires, Ministerio de Gobierno, Ministerio de Planeamiento y Obra Pública y Dirección General de Rentas.

Las tareas de campo de la presente auditoría se realizaron entre el 16/03/2006 y el 30/08/2006.

Procedimientos de auditoría aplicados.

Para la elaboración del presente informe se aplicaron los procedimientos de auditoría que se enumeran a continuación.

- ❖ Recopilación y análisis de las leyes, decretos, ordenanzas, resoluciones y normativa referidas al objeto de la auditoría.
- ❖ Análisis del Contrato de Concesión del Servicio de Transporte Ferroviario (S.B.A.S.E.) de pasajeros, Addenda modificatoria del año 1999, Plan de Inversiones (Anexo 8 de la Addenda).
- ❖ Análisis de las respuestas de las Notas, Cuestionarios y Documentación de respaldo suministradas por el organismo.
- ❖ Entrevistas con responsables de las áreas involucradas.
- ❖ Relevamiento integral y fotográfico de la totalidad de las estaciones que conforman la red de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires.

4. Limitación al alcance

La tarea de auditoria se ha visto limitada en su alcance por las siguientes situaciones de hecho y de derecho:

Como consecuencia de la ausencia de la fiscalización y control de la concesión del servicio ferroviario de subterráneos y premetro en poder del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a través de su Ente Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad y/o Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, este equipo de auditoria no ha tenido acceso a toda la documentación necesaria para cumplimentar el objetivo y alcance del proyecto planificado.

Tal como se ha explicado precedentemente, el control y fiscalización del contrato de concesión bajo análisis se encuentra dentro de las misiones y funciones de la Comisión Nacional Reguladora de Transporte, cuyo organismo de control externo es la Auditoría General de la Nación.

Puntualmente no se ha podido tener acceso a la documentación respaldatoria correspondiente a las obras ejecutadas del Plan de Inversiones 2005, ni a la del origen de los fondos, con que se contaba para su

cumplimiento, es decir provenientes del Delta Tarifa o del presupuesto nacional para esa área.

En lo pertinente se elaboró el informe tomando como base la respuesta enviada por la C.N.R.T., organismo al que se le solicitó información relativa al contrato de concesión, adoleciendo esta también de la respectiva documentación de respaldo.

No fue posible contrastar la mencionada información con la solicitada al Ente Regulador de los Servicios Públicos, dado que la Comisión, según el ente, nunca le brindó información.

Asimismo tampoco fue posible analizar información referente a las contribuciones que abona la empresa METROVÍAS S.A. a la Ciudad a través de la Dirección General de Rentas en concepto de Ingreso Brutos, Tasa por Publicidad y Ley N° 23.514. Dicho hecho se debe a que SBASE no recibe la información referida por no ser autoridad de aplicación.

5. Aclaraciones Previas

1. INFORMES PREVIOS DE AUDITORÍA

Desde el año 1999 la Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires ha efectuado periódicamente auditorías en lo que respecta a la expansión de las líneas existentes y a la construcción de nuevas líneas que conforman la Red de Subterráneos de la Ciudad.

2. RESEÑA

Reseña de la Concesión.

En el año 1991 y en el marco de la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado, el Estado Nacional, mediante Resolución del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos del 13 de noviembre de 1991 convocó a Licitación Pública Nacional e Internacional. para concesionar los servicios ferroviarios de superficie y subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires.

Por Resolución N° 1384 del MOySP del 18 de noviembre de 1993 se adjudicó el grupo de servicios 3 SBASE - Urquiza al consorcio Metrovías S.A. compuesta por las empresas Benito Roggio S.A., Cometrans S.A. Burlington Northern Railroad Company, Morrison Kundsén Corporate Inc., SKS S.A.C.C.I.F.A y M . Dicho contrato fue aprobado por Decreto N° 2068 del 22 de diciembre de 1993.

La estrategia abordada por el Estado para dicha concesión se basó en los siguientes principios generales:

La tarifa es fijada por el Estado, y será mantenida en niveles bajos con fines sociales.

El Pliego de Licitación establece servicios mínimos en cantidad y calidad como asimismo el programa de inversiones requerido.

Se establecen obligaciones recíprocas que se traducen en :

Los concesionarios deben brindar un servicio con calidad y ejecutar el plan de obras comprometido

El Estado debe abonar los subsidios operativos y hacer los aportes necesarios para la ejecución del Plan de Obras

Los activos dados en concesión permanecen en poder del Estado, como así también los nuevos bienes que se incorporen.

Desde el punto de vista económico, el equilibrio contractual se pactó con una fórmula de concesión temporalmente subvencionada, con períodos de aportes de subsidios a cargo del ESTADO NACIONAL y de contribuciones en el plus de rentabilidad a abonar por el Concesionario al Concedente, a través de cánones. El contrato también definió los mecanismos y procedimientos de actualización de las variables económicas del mismo y especialmente estableció los límites, regulaciones y el sistema de autorizaciones que el Concesionario debe observar en el uso y gestión de los bienes que le han sido encomendados, tanto en la operación de los servicios como en la ejecución de las obras del Plan de Inversiones. Asimismo se reconoció la facultad, en cabeza del Concesionario, de la explotación de actividades comerciales accesorias y colaterales al servicio concesionado, sujeta a previa autorización del Concedente.

El plazo de la concesión original era de 20 años renovable por períodos de 10 años previa aceptación de ambas partes, sin límite temporal para las sucesivas renovaciones. Con la modificación introducida por la addenda el plazo se extendió a 24 años.

Posteriormente, conforme los fundamentos vertidos en los considerandos del Decreto que aprueba la addenda "...durante la ejecución del Contrato de Concesión, surgió para ambas partes la necesidad general del mejoramiento del sistema concesionado, que redundara en una mejor atención al público usuario. Esta situación, llevó al Estado Nacional de común acuerdo con el Concesionario a considerar conveniente el replanteo de las metas oportunamente fijadas, dando inicio a una segunda etapa en este proceso, la que fue denominada por las partes como de crecimiento dentro del sistema, a fin de incrementar la calidad de las prestaciones, aumentando el bienestar y las frecuencias, de modo de dar respuesta a los reclamos, cada vez más exigentes, de los usuarios del servicio...".

Es así que en el año 1997 por el Decreto N° 543 PEN del 13 de junio se instruyó a la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a renegociar e introducir modificaciones en los contratos de concesión de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros - de superficie y subterráneos - en el área metropolitana de Buenos Aires, con el objeto de satisfacer necesidades de interés público no previstas en los contratos originarios y que hubieren surgido durante su ejecución. Las pautas establecidas en dicho Decreto fueron sugeridas y consideradas convenientes por la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones del Honorable Congreso de la Nación, conforme surge de los considerandos del mismo.

En el marco de dicho Decreto y luego de negociaciones mantenidas entre la entonces Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de

Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación y la empresa Metrovías SA se dicta el Decreto N° 393 PEN del 21 de abril de 1999 por medio del cual se aprueba lo actuado por el mencionado Ministerio en la renegociación referida, tanto en lo que respecta al procedimiento (art. 1), como a la Addenda del contrato (art.2). Asimismo se faculta al Sr. Ministro a aprobar el texto ordenado del Contrato de Concesión y la ADDENDA y a realizar las aclaraciones y correcciones formales que se planteen con respecto a los mismos.

Las principales modificaciones introducidas por la addenda fueron:

1. La ampliación del plazo de la concesión. Pasó de 20 a 24 años.
2. La transferencia al GCBA del control de la concesión
3. Nuevo programa de inversiones.
4. Se le otorgó la facultad al concesionario de ceder los derechos de cobro del porcentaje de la tarifa que le corresponde por contrato.
5. Se estableció un mecanismo de ajuste para evitar distorsiones en el valor real de los egresos de explotación de la cotización ofertada mediante la redeterminación de la tarifa básica o el canon.

En el año 2002 por Decreto N° 2075 PEN/2002 se “declaró en estado de emergencia a la prestación de los servicios emergentes de los contratos de concesión en vías de ejecución correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires”. En el marco de dicha emergencia el Decreto dispuso que “....con el fin de garantizar la continuidad de la prestación del servicio público, cada concesionario deberá presentar ante la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, dentro de los 10 días corridos de publicado el presente decreto, para su aprobación por la Autoridad de Aplicación, un Programa de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables y de Prestación del Servicio, al que sujetará su funcionamiento durante la vigencia del presente decreto. La Autoridad de Aplicación considerará y en su caso aprobará los programas de Emergencia presentados en un plazo no mayor de 30 días...”¹

Mediante Resolución N° 115/02, del Ministerio de la Producción se aprobaron las Bases de los Programas de Emergencias de Obras y Trabajos indispensables para cada una de las empresas concesionarias del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires a los que se refiere el Art. 4 del Decreto N° 2075 PEN 02, de acuerdo con el listado de obras y trabajos a ejecutarse durante el transcurso de los años 2003, 2004 y 2005.

¹ Dec. N° 2075 PEN/02 **Art. 4°** — Con el fin de garantizar la continuidad de la prestación del servicio público, cada concesionario deberá presentar ante la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION, dentro de los DIEZ (10) días corridos de publicado el presente decreto, para su aprobación por la Autoridad de Aplicación, un Programa de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables y de Prestación del Servicio, al que sujetará su funcionamiento durante la vigencia del presente decreto. La Autoridad de Aplicación considerará y en su caso aprobará los Programas de Emergencia presentados en un plazo no mayor de TREINTA (30) días.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el ejercicio del Control sobre el Contrato de Concesión.

Desde el inicio del Contrato de Concesión para la operación de las Líneas de Subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires, la autoridad comunal de la Ciudad ha participado en los diferentes hitos de evolución del mismo, desde la privatización hasta la fecha.

Teniendo en cuenta lo normado por la Ley de Reforma del Estado N° 23.696, se dictó el Decreto N° 435 de fecha 4 de marzo de 1990, cuyas disposiciones comprendían también a la entonces MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, consagrando en su Artículo 63 la competencia exclusiva del ex-MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS respecto de las entidades mencionadas en el Anexo I de la citada ley en los aspectos relativos a privatizaciones y régimen de concesiones, entre otros. Asimismo, el Artículo 73 del Decreto N° 1757 de fecha 5 de septiembre de 1990, declaró explícitamente dicha competencia a los fines de la Ley N° 23.696, sobre la empresa SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO².

Por su parte, el Decreto N° 2074 de fecha 3 de octubre de 1990, relativo a la continuidad de los procesos de privatización implementados a través del ex-MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y a la planificación y ejecución de la privatización o concesión de las empresas de otras jurisdicciones transferidas a dicho Ministerio a los fines de su reforma, entre las cuales se consigna expresamente a la empresa SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO, dispuso en su Artículo 13 la concesión de explotación de los servicios prestados por la misma, ordenando en su Artículo 20 la elevación al PODER EJECUTIVO NACIONAL del proyecto de reglamento administrativo regulatorio de las prestaciones, de la fiscalización y control y de la protección al usuario y a los bienes del ESTADO NACIONAL en los distintos servicios públicos comprometidos o comprendidos en las privatizaciones o concesiones precedentemente aludidas.

En dicho contexto se sustentó la privatización en forma conjunta de los servicios operados por SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO y por FERROCARRILES METROPOLITANOS SOCIEDAD ANONIMA (actualmente en liquidación), aprobándose mediante Decreto N° 1143 de fecha 14 de junio de 1991 el marco normativo para el otorgamiento de las concesiones. Esta norma tuvo su origen en el acuerdo al que arribaron las jurisdicciones nacional y municipal para la privatización conjunta de dichos servicios plasmado

²Dec. N°1757 PEN/90 Art. 73.— Transfiérase al Ministerio de Economía la dirección, conducción y administración financiera de las empresas del Estado, sociedades del Estado, sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria, sociedades de economía mixta, entidades autárquicas y servicios de cuentas especiales pertenecientes a la jurisdicción del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, quien conservará, sin perjuicio de sus competencias la facultad para fijar las políticas sectoriales que le asigna la ley de ministerios, competencia exclusiva respecto de los entes premencionados, a los fines de la reforma del Estado, en los siguientes aspectos:

1. Privatizaciones.
2. Elección e implementación del programa de propiedad participada para las privatizaciones.
3. Dictado de las medidas para la protección del trabajador en los procesos de privatización.
4. Régimen de concesiones.

El Ministerio de Obras y Servicios Públicos tendrá también competencia exclusiva a los fines de la reforma del Estado, ley N° 23.696, sobre la Empresa Subterráneos de Buenos Aires.

en el Acta Acuerdo del 14 de junio de 1991, que dicho Decreto recepta y aprueba.

La norma precedentemente citada designó **Autoridad de Aplicación** del procedimiento de concesión al MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, con la participación de la entonces MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES y la asistencia de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del referido Ministerio y de la ex-SECRETARIA DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, de la ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Asimismo el art. 9 del mencionado Decreto relativo a la fiscalización y control estableció expresamente que hasta tanto no se concrete la creación de una autoridad del transporte para el Área Metropolitana de Buenos Aires, el MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y la entonces INTENDENCIA MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, serían, respectivamente, la Autoridad de Aplicación de las leyes y decretos que rijan las prestaciones de los servicios ferroviarios de superficie y los servicios ferroviarios subterráneos.

Posteriormente con fecha 25 de noviembre de 1993 se celebró un ACTA ACUERDO entre el MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y la ex-MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, por la cual se encomendó a la ex-UNIDAD DE COORDINACION DEL PROGRAMA DE REESTRUCTURACION FERROVIARIA de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del citado Ministerio y a la COMISION COORDINADORA DE CONTROL DE LA CONCESION SBASE, creada en el ámbito de la entonces Municipalidad, la fiscalización y control de los servicios de transporte ferroviario subterráneo concesionados conjuntamente con los servicios de transporte ferroviario de superficie de la Línea URQUIZA.

A partir de la reforma de la Constitución Nacional de 1994 cambia el status jurídico de la Ciudad de Buenos Aires, la cual pasa a ser autónoma en los términos de lo establecido en el art. 129³, de la CN. En virtud de dicha autonomía, la HONORABLE CONVENCION CONSTITUYENTE DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, al sancionar la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires estableció en su Artículo 7º que el ESTADO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES es sucesor de los derechos y obligaciones legítimas de la ex-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 CONSTITUCION NACIONAL y de la Ley de garantía de los intereses del Estado Federal, como toda otra que se le transfiera en el futuro.

³ CN **Art. 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.

En virtud de los antecedentes precedentemente expuestos y teniendo fundamentalmente en cuenta el nuevo status jurídico-institucional de la CIUDAD DE BUENOS AIRES, el ESTADO NACIONAL al momento del dictado del Decreto N° 393 PEN del 21 de abril de 1999, que aprobó la Addenda al Contrato de Concesión, previó la instrumentación de la transferencia del control de los servicios subterráneos y premetro comprendiendo tal transferencia el ejercicio de la fiscalización y control por la Ciudad de Buenos Aires.⁴

Conforme lo establecido por el mencionado Decreto N° 393 PEN 1999 para que operara la transferencia ordenada el GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES debía adherir a los términos de la misma.⁵

En mayo del año 2000 la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sanciona la Ley N° 373 por la cual adhiere a los términos del Decreto N° 393 PEN/99. No obstante haber aceptado los términos de la transferencia el traspaso de dichas funciones nunca se materializó.

En tal contexto, la aplicación, la fiscalización y control del contrato quedó en manos del Estado Nacional y es ejercida desde el año 1996 por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Economía, creado por Decreto N° 690 PEN/96⁶ y cuyo estatuto fuera aprobado por Decreto N° 1388 PEN/90 hasta la actualidad.

En consecuencia, ni el Ente Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad, ni S.B.A.S.E. a través de la Gerencia de Control de la Concesión y Patrimonio, son autoridad de aplicación del contrato bajo análisis, y no pueden actualmente efectuar un efectivo seguimiento del cumplimiento de los términos de la concesión otorgada, tanto en los aspectos técnicos como de calidad del servicio prestado a los usuarios, como así también el control de la situación patrimonial tanto de los bienes propios como de los otorgados en la concesión.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires desde el año 2000 (año de sanción de la Ley N° 373) a la fecha solo ha reclamado efectivamente a la Nación⁷ el traspaso de la fiscalización y control de la concesión, únicamente en

⁴ Decreto N° 393 PEN/99 **Art. 4°** — Instrúyase al MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, para que a través de la SECRETARIA 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 METROVIAS SOCIEDAD ANONIMA, con las modificaciones introducidas en su ADDENDA.

⁵ Decreto N° 399 PEN /99 **Art. 5°** — Invístase al GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES a adherirse a los términos de transferencia, que forman parte de la ADDENDA precedentemente aprobada.

⁶ Decreto N° 690 PEN/96 Art. 40. - Fusi6nense la Comisi6n Nacional de Transporte Automotor (CONTA), creada por el Decreto N° 104/93 y sus modificatorias, y la Comisi6n Nacional de Transporte Ferroviario creada por el Decreto N° 1836/93 y sus modificatorios, en la Comisi6n Nacional de Regulaci6n del Transporte la que actuará como organismo descentralizado en el ámbito de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, asumiendo las competencias, facultades, derechos y obligaciones de las entidades que se fusionan precedentemente.

⁷ El 2 de mayo de 2001, se remite al Secretario de Transporte de la Nación un proyecto de acta de transferencia de control de la concesión., que solo se menciona en una de las notas de referencia.

dos oportunidades mediante notas N° 327 SiyP/04 de fecha 11 de marzo de 2004 y N° 20101 SiyP/04 de fecha 7 de junio de 2004. Ambas notas fueron dirigidas al Señor Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación Arq. Julio de Vido, las que no han sido respondidas

Traspaso de la fiscalización y control de la concesión al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Autoridad de Aplicación: SBASE – Ente Regulador de Servicios Públicos.

- **Ente de la Ciudad**

El Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha recibido de la Constitución y de la ley de su creación, la función de “control, seguimiento y resguardo de los servicios públicos”. Asimismo dentro de ésta se le han atribuido especiales facultades para la “defensa y protección del medio ambiente” con respecto a todos los servicios sobre los que tiene competencia, tanto exclusiva como concurrente (art. 138 de la Constitución de la Ciudad, y arts. 2 y 3, incisos m) y n), ley N° 210). Para ello ha recibido facultades fiscalizadoras, sancionatorias, jurisdiccionales, de información y difusión (arts. 3, 20,22 y concordantes, ley citada)...”

En efecto el art. 2 inc. a) de la Ley N° 210 (Competencias del Ente Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad) establece: “El Ente ejerce el control, seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios públicos prestados por la administración central o descentralizada o por terceros, así como el seguimiento de los servicios cuya fiscalización realice la Ciudad de Buenos Aires en forma concurrente con otras jurisdicciones, para la defensa y protección de los derechos de sus usuarios y consumidores, de la competencia y del medio ambiente, velando por la observancia de las leyes que se dicten al respecto. Se entiende como servicios públicos a los efectos de la aplicación de la presente ley: a.- Transporte público de pasajeros...”. Por tratarse de un servicio público local (prestado íntegramente dentro del ámbito de la Ciudad), compete al Ente Único el ejercicio de las funciones enumeradas en el art. 3º⁸ de la ley N° 210, sin ningún tipo de limitación.

⁸Ley N° 210 **Artículo 3º - Funciones.** El Ente tiene las siguientes funciones en relación a los servicios enumerados en el Artículo 2º:

- a.- Verificar el correcto cumplimiento de las leyes o normas reglamentarias de los servicios sometidos a su jurisdicción.
- b.- Controlar las actividades de los prestadores de servicios públicos en todos los aspectos prescritos por la normativa aplicable respecto a la seguridad, higiene, calidad, continuidad, regularidad, igualdad y generalidad de los servicios.
- c.- Informar, proteger y asesorar sobre sus derechos a los usuarios, consumidores y a las asociaciones que estos conformen, asegurándoles trato equitativo y acceso a la información en los términos del Artículo 46 de la Constitución de la Ciudad, garantizando que sea proporcionada en condiciones tales que habilite la toma de decisiones y la participación en las audiencias públicas.
- d.- Organizar actividades de capacitación, campañas educativas y acciones de cualquier índole que tiendan a instruir a la población desde la niñez acerca de los derechos como usuario de servicios públicos.
- e.- Controlar el cumplimiento de los contratos de concesión, licencias, permisos, autorizaciones y habilitaciones.

El Ente Regulador de los Servicios Públicos mediante Resolución N° 13/02 Expediente 391/02 SUPERPOSICION DE CONTROLES solicitó al Poder Ejecutivo de la Ciudad que instrumente las medidas administrativas pertinentes a fin de que los sectores involucrados bajo su órbita transfieran la función de control de calidad de los servicios públicos a ese ENTE. A tal fin acompaña un anexo de investigación. Asimismo se remite copia de dicha resolución y anexo a la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires y a esta Auditoría General.

En cuanto a la duplicación y superposición de funciones en lo que respecta al transporte subterráneo de pasajeros se manifiesta en el anexo de la resolución bajo análisis que a continuación se transcribe que:

- f.- Analizar las bases de cálculo de los regímenes tarifarios.
- g.- Advertir a la autoridad competente en caso de alteración del principio de razonabilidad y justicia tarifaria, mediante resolución fundada.
- h.- Crear un sistema de información que permita evaluar en forma estadística el desempeño de los prestadores de los servicios controlados, reglamentar el procedimiento de encuesta de opinión y de servicios.
- i.- Prevenir conductas anticompetitivas, monopólicas o discriminatorias y efectuar las denuncias pertinentes, implementando las acciones tendientes a hacer cesar dichas conductas.
- j.- Recibir y tramitar las quejas y reclamos que efectúen los usuarios en sede administrativa tendientes a resolver el conflicto planteado con el prestador. El Ente dicta las normas internas de procedimiento del trámite administrativo.
- k.- Ejercer la jurisdicción administrativa.
- l.- Reglamentar el procedimiento para la aplicación de las sanciones que correspondan por violación de las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales de los respectivos servicios, de conformidad con los regímenes sancionatorios vigentes, y aplicar las mismas respetando los principios del debido proceso.
- m.- Controlar el estado de las instalaciones de transporte local y redes de distribución en la vía pública tanto en el espacio aéreo como subterráneo respecto de los servicios públicos locales y supervisar los tendidos de los interjurisdiccionales, a los efectos de velar por la seguridad y el resguardo ambiental.
- n.- Velar por la protección del ambiente, la seguridad, higiene y salubridad de los establecimientos e instalaciones y vehículos de los servicios sometidos a su competencia, incluyendo el derecho de acceso a las mismas, ante cualquier amenaza real o potencial a la seguridad y conveniencia pública, sin que ello importe la interferencia en la continuidad y regularidad de los servicios. En las acciones de prevención y constatación de contravenciones, así como para lograr el cumplimiento de las medidas de secuestro y otras que pudieren corresponder, el Ente está facultado para requerir al juez competente el auxilio de la fuerza pública con jurisdicción en el lugar del hecho.
- o.- Requerir al Poder Ejecutivo la realización de Audiencias Públicas conforme lo establecido en el Artículo 13°.
- p.- Participar en las Audiencias Públicas locales y Nacionales en temas de su competencia.
- q.- Promover y llevar adelante las acciones judiciales pertinentes a fin de asegurar el cumplimiento de sus funciones coordinando con la Procuración General.
- r.- Requerir a los prestadores de servicios bajo su control, la información necesaria para verificar el cumplimiento de sus obligaciones, con el adecuado resguardo y reserva de la información que pueda corresponder.
- s.- Publicar las decisiones que adopte incluyendo sus antecedentes.
- t.- Asistir al Poder Ejecutivo a su requerimiento, mediante opinión fundada, en la elaboración de las políticas de planificación, gestión, regulación y renegociación de los contratos de los servicios públicos.
- u.- Elevar anualmente al Poder Ejecutivo y a la Legislatura de la Ciudad al 30 de abril de cada año, un informe sobre las actividades del año inmediato anterior y las sugerencias sobre inclusión de actividades bajo régimen de servicio público, como asimismo cualquier otra medida a adoptar en beneficio del interés general. A tal fin el Presidente del Ente asiste personalmente a la Legislatura.

“...Por tratarse de un servicio público local (prestado íntegramente dentro del ámbito de la Ciudad), compete al Ente Único el ejercicio de las funciones enumeradas en el art. 3º de la ley Nº 210, sin ningún tipo de limitación, independientemente de la calidad de las normas que integran el marco regulatorio.

La Secretaría de Obras y Servicios Públicos del GCBA sería el área de gobierno a quien le compete la planificación del servicio y el ejercicio del rol de Autoridad de Aplicación, debiendo delegar en el Ente Único (organismo con competencia específica) los aspectos vinculados al control de la prestación y del cumplimiento del marco regulatorio

Se plantea aquí una cuestión que está dada por la existencia de una estructura que actualmente ejerce ciertas facultades de control y que posiblemente procure conservarlas: Subterráneos de Buenos Aires S.E.

¿Quién debe operar como organismo de control? ¿ S.B.A.S.E. o el Ente Único? Consideramos que es al Ente Único a quien claramente -y por imperativo constitucional- le compete ejercer el control y la fiscalización en materia de subterráneos. Sin perjuicio de ello, habría que estudiar la posibilidad de aprovechar la estructura del S.B.A.S.E. (tal vez incorporándola a la propia) y sus conocimientos y experiencia en la materia.

Concluyendo: el Estado Nacional continuará cumpliendo el rol de concedente del servicio (calidad que no va a variar pese a la transferencia del control a la Ciudad), debiendo actuar la Secretaría de Obras y Servicios Públicos del GCBA como Autoridad de Aplicación.

Al Ente le corresponden las facultades de control, mientras la S.O.y S.P. reserva para sí las que tengan que ver, por ejemplo, con la potestad de fijar tarifas básicas, aprobar su modificación y reconocer el derecho del Concesionario a superar dichas tarifas básicas cuando haya mejorado la calidad del servicio (art. 6.4.2. del Contrato de Concesión).

En ejercicio de esta competencia, el Ente tendrá la facultad de controlar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario; aprobar sus servicios; fiscalizar el cumplimiento de las condiciones impuestas al Concesionario para la prestación, su comercialización y el cumplimiento del Programa de Inversiones y de mantenimiento de la infraestructura y del equipamiento; controlar el cumplimiento de las normas de seguridad y operativas de los servicios concedidos; requerir información y realizar inspecciones y auditorías; aplicar las penalidades a que refiere el Contrato; tramitar y resolver las quejas del público relativas al servicio subterráneo; etc. (art.6.4.2. del Contrato de Concesión)...

“...3.2.2.- Organismos que actualmente detentan su ejercicio

El servicio de transporte subterráneo debería encontrarse bajo el exclusivo control del Gobierno de la Ciudad. Esto es lo que surge –entre otras normas- del contrato de concesión , del Decreto Nº 1143/91, de la circunstancia de ser S.B.A.S.E. una empresa cuyo capital accionario era íntegramente de titularidad de la Ex-M.C.B.A. (de acuerdo a ley Nº 22.070) y en virtud de lo dispuesto por la Ley Nº 373 de la Legislatura de la Ciudad.

Sin embargo, se ha sujeto la asunción de las facultades pertinentes por parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires al cumplimiento de una serie de formalidades previstas en la addenda al Contrato de Concesión.

De hecho, actualmente el Estado Nacional cumple, además del rol de concedente (calidad que no va a variar pese a la transferencia aludida), el de Autoridad de Aplicación del contrato de concesión.

La regulación y el control del servicio público de transporte subterráneo de pasajeros prestado en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires se encuentra a cargo de:

a) La Secretaría de Transporte (Ministerio de Infraestructura y Vivienda de la Nación)

Dentro del Gobierno Nacional, quien de facto desempeña el rol de autoridad de aplicación en materia de transporte ferroviario subterráneo es la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Infraestructura y Vivienda de la Nación (ello sin perjuicio de las funciones que le corresponden a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte)

b) La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.)

De acuerdo al Contrato de Concesión la función de control podrá efectuarlo la Autoridad de Aplicación de la Concesión o el organismo en quien delegue tal cometido.

En dichos términos, quien se ha atribuido la calidad de autoridad de aplicación (esto es la Secretaría de Transporte) ha delegado gran parte de sus facultades de control en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

El Decreto Nº 1388/PEN/96 determina en sus arts. 6º y 8º las facultades que posee en materia ferroviaria la CNRT y, al igual que en materia de transporte automotor colectivo urbano, muchas de ellas deben ser ejercidas por el Ente Único:

- Aplicar y hacer cumplir las leyes, decretos y demás normas reglamentarias en materia de transporte ferroviario*
- En lo relativo a la seguridad del transporte por vía férrea, tendrá como objetivo controlar el cumplimiento de las normas vigentes, respecto de la vía e instalaciones fijas, del material rodante y de los materiales y repuestos correspondientes, así como de las obras y provisiones que integran el plan de inversiones del concesionario.*
- Fiscalizar las actividades de las empresas de transporte ferroviario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que surgen de la normativa aplicable*
- Solicitar la información y documentación necesaria a las empresas de transporte para verificar y evaluar el desempeño del sistema de transporte y el mejor cumplimiento de la fiscalización encomendada.*
- Aplicar las sanciones previstas en las distintas normas legales relacionadas con el transporte y las penalidades fijadas en los contratos de concesión, en caso de incumplimiento de las condiciones allí establecidas.*
- Proveer información que le solicite la Secretaría de Transporte (en realidad correspondería que se provea de información a la Secretaría de Obras y Servicios Públicos del GCBA)*
- Resolver en instancia administrativa los reclamos de los usuarios u otras partes interesadas.*
- Velar dentro del alcance de sus funciones por la protección del medio ambiente y la seguridad pública.*
- Promover ante los tribunales competentes, las acciones civiles o penales incluyendo las medidas cautelares, para asegurar el cumplimiento de sus funciones y de sus fines.*

- Asistir al Sr. Secretario Transporte (en realidad correspondería que asista al Sr. Secretario de Obras y Servicios Públicos del GCBA), a su requerimiento, en todas las materias de competencia de la C.N.R.T.

- En general, realizar todos los demás actos que sean necesarios para el cumplimiento de las funciones del organismo.

c) La empresa Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado

En 1994, luego de la privatización del servicio subterráneo S.B.A.S.E. (creada como Sociedad del Estado por Decreto Nº 2853/77) podía ser considerada un ente residual a liquidar. Su única función residía en administrar los fondos provenientes de la ley Nº 23.514 los que empleó para realizar obras de ampliación de la red.

Sin embargo, la empresa encontró dentro de ese ámbito espacio suficiente para desarrollar un conjunto de potestades. Dentro de ellas, encontramos algunas que se vinculan al control de la prestación.

A título de ejemplo, por expresa disposición del Contrato de Concesión (art. 8.3), puede disponer de inspecciones y verificaciones y requerir informes a fin de acreditar el cumplimiento por parte del Concesionario de las normas técnicas de seguridad vigentes respecto de las instalaciones fijas, del material rodante y de los materiales y repuestos afectados al servicio. Por su parte, ejerce, en su calidad de propietario del patrimonio de los Subtes, pequeños controles, eleva quejas, pide informes, etc. Esta función carece de sustento normativo y se justifica únicamente en su calidad de autoridad técnica y de titular de los activos concesionados.

3.2.3.- Asunción de su competencia por parte del Ente

Como anticipamos, actualmente la Ciudad de Buenos Aires tiene en los hechos una muy limitada incidencia en materia de transporte subterráneo a pesar de que, constitucionalmente, a su Gobierno le corresponde la potestad de regular el servicio, planificar y fiscalizar su prestación y establecer su régimen tarifario.

A nuestro entender, el traspaso de la función regulatoria y la potestad tarifaria se habría operado ipso jure a favor del Poder Ejecutivo de la Ciudad. El marco normativo, además, parece corroborar esta conclusión toda vez que del mismo surge claramente la calidad de Autoridad de Aplicación del Gobierno de la Ciudad (como sucesor de la ex M.C.B.A. en los términos del art. 7º del Estatuto Organizativo de la Ciudad)

Sin embargo el Poder Ejecutivo local no ha asumido este rol, por lo menos de forma completa: por una parte, el Gobierno de la Ciudad ha impulsado medidas para el mejoramiento del servicio, actuando en forma directa o a través de S.B.A.S.E, pero al mismo tiempo no ha asumido plenamente sus responsabilidades en cuestiones esenciales como la tarifaria.

Ello nos plantea un interrogante: ¿es imprescindible el cumplimiento de formalidad alguna a los efectos de que la Ciudad pueda asumir las competencias que por mandato legal y constitucional le corresponden?

A nuestro juicio no. Por tratarse de un servicio íntegramente prestado dentro de los límites de Buenos Aires compete al Gobierno de la Ciudad de pleno derecho el ejercicio del poder de policía sobre el mismo. Sin perjuicio de que, en tanto se encuentre vigente el contrato de concesión celebrado en 1993 la Ciudad deberá tolerar la injerencia del Estado Nacional en el control de ciertos aspectos de la concesión (debe tenerse en cuenta que el Gobierno Nacional mantendría los compromisos económicos oportunamente asumidos).

Si consideramos exclusivamente las potestades que corresponden al Ente Único Regulador sin perjuicio de la función que cumpla este para asistir al Poder Ejecutivo de la Ciudad en medidas a adoptar para asumir sus propias competencias (art.3 inc t ley Nº 210), se plantean aquí las mismas vías de acción que señaláramos en relación al transporte automotor: 1)asunción directa de los poderes; 2)promoción de un acuerdo integral; 3)acuerdo del Ente con la C.N.R.T.

Dada la escasa energía que la Ciudad ha demostrado en asumir sus potestades, consideramos que la tercer alternativa sería la más conveniente."

Respecto del Contrato de Concesión para la operación del transporte subterráneo, el Ente realizó durante el periodo 2005 el informe denominado **Cualitativo sobre Control Estaciones Red de Subterráneos y Premetro**, Expediente Nº 00072/E/2005 teniendo por objeto la verificación de las obligaciones emanadas del Contrato de Concesión.

En el citado informe que se detallará más adelante se señala que la Empresa Metrovías S.A. desconoce al Ente Regulador de los Servicios Públicos como autoridad de aplicación.

- **SBASE**

Respecto a SBASE, encontramos que la misma cuenta en su estructura con una Gerencia del Control de la Concesión y Patrimonio, conformada por las siguientes áreas: Control de Servicio, Control Técnico y Control Patrimonial. Dicha gerencia es la encargada de asistir al directorio de acuerdo a los objetivos, metas y políticas establecidos para la empresa en el seguimiento del correcto cumplimiento del Contrato de Concesión, su Addenda y demás resoluciones emanadas del concedente. La estructura, responsabilidades primarias y acciones de dicha gerencia fueron aprobadas por Acta de Directorio Nº 794 de fecha 21 de septiembre de 2004.

3. DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

Del Contrato de Concesión se desprenden quienes intervinieron en la celebración del mismo como partes Concedente, Concesionario y Adjudicatarios, al manifestarse en el mismo que:

"Este Contrato se celebra en Buenos Aires, a los 25 días del mes de noviembre de 1993 entre: El ESTADO NACIONAL -MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS-, representado en ese acto por el Señor Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos, Dr. Domingo Felipe CAVALLO, en adelante "el CONCEDENTE", por una parte; y METROVIAS S.A. (en formación), representada por su Presidente Sergio Claudio CIRIGLIANO, en adelante la "Sociedad Anónima Concesionaria" o "el CONCESIONARIO", del Grupo de Servicios 3 (SBASE - URQUIZA), por la otra, con la intervención de: (a) La MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, representada por el señor Intendente Municipal Dr. Saúl BOUER; (b) SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO, representada en este acto por el señor Presidente del Directorio, Ing. Jorge

Andrés ANDRADE; (c) La SECRETARIA DE TRANSPORTE, a través de su titular Lic. Edmundo del Valle SORIA; (d) FERROCARRILES METROPOLITANOS S.A. (FERROCARRILES METROPOLITANOS SOCIEDAD ANÓNIMA), representada por su Presidente Ing. Luis Alberto LAGUINGE; (e) FERROCARRILES ARGENTINOS (F.A.), representada por su Interventor Dr. Matías Lucas ORDOÑEZ y (f) BENITO ROGGIO E HIJOS S.A. representada por Aldo Benito ROGGIO; COMETRANS S.A. representada por Silvia Emilse LOPEZ; BURLINGTON NORTHERN RAILROAD COMPANY representada por Tomás Alfredo Ignacio SINCLAIR; MORRISON KNUDSEN CORPORATION, INC. representada por Luis Alberto ERIZE; S.K.S. S.A.C.C.I.F.A. y M. representada por Héctor Rubén PUSTILNIK, todos éstos en adelante "el Adjudicatario" o los socios fundadores".

DECRETO N° 393/99: ADDENDA AL CONTRATO DE CONCESIÓN.

Entre sus considerandos se establece:

"Que es decisión del ESTADO NACIONAL transferir al GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES el control del servicio de transporte ferroviario de pasajeros —subterráneos y premetro— comprendiendo, tal control, el ejercicio de la fiscalización y cumplimiento de la ejecución del Contrato de Concesión firmado entre el ESTADO NACIONAL y la Empresa Concesionaria METROVIAS SOCIEDAD ANONIMA aprobado por Decreto N° 2608 del 22 de diciembre de 1993, en lo que hace al referido modo.

Que, a tales fines, forman parte de la ADDENDA de renegociación del contrato firmado entre el ESTADO NACIONAL y METROVIAS S.A los términos de transferencia del control del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros —Subterráneos y Premetro— correspondientes al Contrato de Concesión mencionado los cuales serán efectivos una vez que el GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES consienta expresamente tales términos.

Que ello resulta jurídicamente viable, en virtud de la autonomía asignada a la CIUDAD DE BUENOS AIRES por el Artículo 129 de la CONSTITUCION NACIONAL, en cuyo cumplimiento, la HONORABLE CONVENCION CONSTITUYENTE DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, al sancionar el Estatuto Organizativo, estableció en su Artículo 7º que el ESTADO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES es sucesor de los derechos y obligaciones legítimas de la ex-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 CONSTITUCION NACIONAL y de la Ley de garantía de los intereses del Estado Federal, como toda otra que se le transfiera en el futuro.

Que, por otra parte la transferencia de marras es ejercicio de la potestad de administración, propia del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Que en virtud de los antecedentes precedentemente expuestos y teniendo fundamentalmente en cuenta el nuevo status jurídico-institucional de la CIUDAD DE BUENOS AIRES, esto es la naturaleza jurídica de organización autónoma conferida por la CONSTITUCION NACIONAL al Gobierno Comunal, el ESTADO NACIONAL considera necesario y conveniente transferir los derechos y obligaciones, así como la responsabilidad integral, actualmente a cargo del ESTADO NACIONAL, a favor del GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Que, a los fines de instrumentar la transferencia de marras, se considera necesario, por su idoneidad, instruir al MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS

Y SERVICIOS PUBLICOS, para que, a través de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, instrumente el Acuerdo de Transferencia a favor del GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, para que realice todos los actos necesarios para el cumplimiento de dichos objetivos.

Que, la transferencia se considerará perfeccionada una vez que el GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES adhiera a los términos de transferencia, que forman parte de la ADDENDA de renegociación que por el presente decreto se aprueba.

Señalando en la mencionada ADDENDA que:

- SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO- SBASE- ha tenido intervención directa en el diseño de la propuesta de modificación del CONTRATO DE CONCESIÓN, tal como surge de las respectivas Actas de Renegociación, no solo por ser titular del dominio de los bienes afectados al servicio de subterráneo, así como los que se incorporarán con posterioridad, a tal servicio, en virtud del programa de inversiones, sino también por haber participado del proceso de Concesión brindando su asistencia técnica al Concedente ***en el ejercicio de la actividad administrativa de fiscalización y control de la Concesión***, en cumplimiento del Acta Acuerdo de fecha 25 de noviembre de 1993, suscripta entre el MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS y la ex MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES”.

4. ORGANISMOS QUE TIENEN COMPETENCIA SOBRE EL CONTROL DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

- **a) La Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires :**

Organismo de control unipersonal, autónomo e independiente, que controla a las empresas de servicios públicos para que brinden los servicios de manera adecuada a toda la comunidad y atiendan las inquietudes de las personas que se sientan afectadas por abusos, negligencias o irregularidades.

Durante la tarea de campo, se constató la existencia de distintos expedientes referidos al Contrato de Concesión de los servicios de Subterráneos, observándose que en su gran mayoría corresponden a denuncias realizadas por usuarios y el resto a denuncias recibidas de organismos de gobierno.

En el expediente N° 1823/00 “Exceso de Publicidad”, se destaca la nota C Registro N° 4048//DGVH 2000, donde la Dirección General de Verificaciones y Habilitaciones manifiesta que es de su competencia ejercer el poder de policía en el interior de las estaciones de subtes, por aplicación del Código de Habilitaciones y Verificaciones.

La metodología utilizada para la resolución de las denuncias recibidas es la siguiente:

recepcionadas las mismas se le envía una notificación a METROVÍAS S.A., a los organismos involucrados en la resolución de las mismas y a la CNRT, solicitando información referente a la problemática a tratar. Al recibir la

respuesta, se elabora un dictamen que no resulta vinculante para la empresa METROVIAS S.A.

- **b) Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad de Buenos Aires:** debe controlar la calidad de los servicios públicos locales prestados por la Ciudad de Buenos Aires o por terceros.

Como ya se mencionó el organismo realizó durante el periodo 2005 el informe denominado Cualitativo sobre Control Estaciones Red de Subterráneos y Premetro, Expediente N° 000072/E/2005 teniendo por objeto la verificación de las obligaciones emanadas del Contrato de Concesión referentes a:

Control de la Calidad de las Estaciones

- Funcionamiento de escaleras mecánicas
- Calidad en estaciones: Limpieza y conservación
- Información al público usuario
- Explotación de espacios publicitarios y locales comerciales
- Tramitación y recepción de quejas del público.
- Medidas de seguridad.

El citado informe señala como limitaciones al alcance “*los problemas de jurisdicción existentes sobre el control del Transporte Ferroviario de Subterráneo y Premetro de pasajeros, que conllevan al desconocimiento sistemático por parte del Concesionarios del Servicio -Metrovías S.A.- al Ente Único Regulador de los Servicios Públicos.*”

Durante la entrevista mantenida con el Gerente General del ENTE, el mismo señala que la empresa Metrovías no reconoce a este organismo como órgano con competencia para realiza funciones de control, ya que es la CNRT la autoridad de aplicación.

- **c) La Comisión Nacional de Regulación del Transporte** es un ente autárquico que en el ámbito de la Secretaria de Transporte controla y fiscaliza el transporte terrestre de jurisdicción nacional.

La Comisión tiene como funciones el control y fiscalización de los operadores de los servicios de transporte automotor y ferroviario de jurisdicción nacional, así como la protección de los derechos de los usuarios.

LEY N° 373/2000 CABA.

Esta ley determinó que la Ciudad de Buenos Aires es la Autoridad de Aplicación del contrato de concesión de los servicios de Subterráneos de Buenos Aires.

Artículo 1°: “Adhiérase al Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 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.”

5. “SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES S.E.”

En 1977 el gobierno Nacional, por expediente N° 4.544/77 de la Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas se propone la transformación de la Empresa del Estado Subterráneos de Buenos Aires en una Sociedad del Estado, regida por la Ley N° 20.705.

Este expediente da lugar al dictado del Decreto Nacional N° 2.853/77 de fecha 20 de septiembre de 1977, transformando a la Empresa del Estado Subterráneos de Buenos Aires en Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado y aprobando, como anexo único que pasa a formar parte integrante del decreto, su Estatuto. En 1979 el paquete accionario es transferido a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

De acuerdo con el decreto de la Sociedad, la misma se registrará por la Ley N° 20.705 que en su art. 1° establece que son Sociedades del Estado, aquellas que, con exclusión de toda participación de capitales privados, constituya el estado Nacional, los Estados Provinciales, los Municipios, los Organismos Estatales legalmente autorizados al efecto, o las sociedades que se constituyan en orden a lo establecido en esta Ley, para desarrollar actividades de carácter industrial y comercial o explotar servicios públicos.

a) Actividades

Conforme surge del decreto 2853/77 el objeto social está constituido por la prestación de servicios públicos de transporte de pasajeros en la Ciudad de Buenos Aires y por prolongación de sus itinerarios y recorridos, en el territorio provincial.

Asimismo tiene a su cargo los servicios y actividades accesorias, industriales y comerciales necesarias y complementarias de su objeto principal, pudiendo delegar en terceros la realización de estos servicios y actividades.

Para la prestación de los servicios públicos, la Sociedad está facultada para realizar locaciones de vehículos utilizando en los mismos a su personal o al de terceros.

La red actual cuenta con cinco líneas subterráneas, una en construcción (Línea H) que no se encuentra contemplada dentro del contrato, y una línea de superficie (Premetro).

LINEA A	LINEA B	LINEA C	LINEA D	LINEA E	PREMETRO
Plaza de Mayo	L. N. Alem	Retiro	Catedral	Bolívar	Int. Saguier
Perú	Florida	G. San Martín	Nueve de Julio	Belgrano	Balbastro
Piedras	C. Pellegrini	Lavalle	Tribunales	Independencia	Mariano Acosta
Lima	Uruguay	Diag. Norte	Callao	San José	Somellera
Sáenz Peña	Callao	Av. de Mayo	F. de Medicina	Entre Ríos	Ana M. Janer
Congreso	Pasteur	Moreno	Pueyrredón	Pichincha	Fátima
Pasco	Pueyrredón	Independencia	Agüero	Jujuy	Fernández de la Cruz
Alberti	Carlos Gardel	San Juan	Bulnes	Gral. Urquiza	Lacarra
Plaza Miserere	Medrano	Constitución	Scal. Ortíz	Boedo	Parque de la Ciudad
Loria	Ángel Gallardo		Plaza Italia	Av. La Plata	Centro Cívico
Castro Barros	Malabia		Palermo	J.M.Moreno	Ana Diaz
Río de Janeiro	Dorrego		M. Carranza	E. Mitre	Escalada
Acoyte	Fco. Lacroze		Olleros	M. Milagrosa	Larrazábal
Primera Junta	Tronador		J. Hernandez	Varela	Nicolás Descalzi
	De los Incas		Juramento	P. de los Virreyes	Gabino Ezeiza
			C. de Tucumán		Gral. Savio

b) Gerencia de Control de la Concesión y Patrimonio

Si bien como se dijo precedentemente SBASE no es la Autoridad de Aplicación del Contrato de Concesión ya que nunca se materializó el traslado del control del cumplimiento del mismo a la orbita del GCBA, dicha sociedad cuenta en su estructura con una Gerencia del Control de la Concesión y Patrimonio, conformada por las siguientes áreas: Control de Servicio, Control Técnico y Control Patrimonial. Dicha gerencia es la encargada de asistir al directorio de acuerdo a los objetivos, metas y políticas establecidos para la empresa en el seguimiento del correcto cumplimiento del Contrato de Concesión, su Addenda y demás resoluciones emanadas del concedente. La estructura, responsabilidades primarias y acciones de dicha gerencia fueron aprobadas por Acta de Directorio N° 794 de fecha 21 de septiembre de 2004.

Responsabilidades Primarias de la gerencia de Control de la Concesión y Patrimonio:

Asistir al Directorio, de acuerdo a los objetivos, metas y políticas establecidos para la empresa, en el seguimiento del correcto cumplimiento del Contrato de Concesión, su addenda y demás disposiciones emanadas del poder concedente, en lo referido al servicio prestado a los usuarios.

Coordinar el resguardo del patrimonio de los bienes de la concesión y otros bienes de la sociedad, a través del seguimiento de su valuación, estado y mantenimiento.

Coordinar el tratamiento de temas de su competencia originados en el Gobierno de la Ciudad, Legislatura, Defensoría del Pueblo, Ente Único Regulador, otros Entes Nacionales, usuarios y vecinos.

Conforme lo manifestado por el Sr. Gerente de la Gerencia de Control de la Concesión y Patrimonio en la entrevista mantenida con el equipo de auditoría de fecha 31 de mayo del corriente, como corolario de lo explicado “ut supra”, **la gerencia a su cargo esta imposibilitada de cumplir actualmente con la totalidad de las misiones y funciones** a su cargo y que básicamente se efectúa un seguimiento estadístico de la actividad.

6. CALIDAD DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE SUBTERRÁNEO.

Del análisis de la Addenda de modificación del contrato de Concesión surge que la obligación principal del concesionario es la de mejorar el servicio de transporte subterráneo de pasajeros, para hacerlo mas confiable, seguro y eficiente para así poder proporcionar un servicio de mayor calidad y de frecuencia superior a la del momento de efectuarse la licitación.

No se cuenta con una valorización cuantitativa de referencia en los contratos en cuanto al servicio de mantenimiento que pueda contribuir a la determinación de una evaluación cuantitativa respecto del mismo, pero el concesionario se encuentra obligado por la norma a mantener en condiciones de operatividad tanto el material rodante, las vías, sistemas de señalamiento y telecomunicaciones, edificios e instalaciones fijas en general y el cumplimiento de obras complementarias para garantizar la calidad de la prestación del servicio. De acuerdo al Pliego de Bases y Condiciones, la operatividad debe ser igual o superior al momento de ser entregado el servicio en concesión.

Es de destacar que no se cuentan con parámetros que permitan comparar los niveles actuales de prestación del servicio en cuanto a la infraestructura edilicia, con los que existían al momento de la firma del contrato de Concesión. En todos los horarios picos se puede afirmar que el servicio se encuentra desbordado por la afluencia de usuarios, lo que determina la falta de eficiencia del servicio.

El Anexo VI del Contrato de Concesión establece que la Autoridad de Aplicación, determinará mensualmente mediante un fórmula polinómica, el

índice global de la Calidad del Servicio (TIGCS). Si bien este procedimiento es correcto, no toma en cuenta los parámetros relativos con la calidad de la infraestructura edilicia.

Este será aplicado de la siguiente forma:

$$\text{TIGCS} = 0.20 \times \text{TICD} + 0.30 \times \text{TIFS} + 0.35 \times \text{TICSP} + 0.05 \times \text{TIP} + 0.10 \times \text{TICEM}$$

Para lo cual:

- TGCS = índice global de calidad del servicio para un mes de la Concesión.
- TICD = índice de coches despachados.
- TIFS = índice de frecuencia del servicio.
- TICSP = índice de cumplimiento del servicio programado.
- TIP = índice de puntualidad.
- TICEM = índice de calidad de escaleras mecánicas.

En el punto 2 del Pliego de Bases y condiciones Particulares se establecen otros estándares de calidad de servicio a los que el concesionario se encuentra sujeto. Estos son:

- Espera de pasajeros en boleterías y molinetes.
- Calidad de estaciones.
- Alistamiento y presentación del material rodante.
- Información al usuario.
- Explotación de espacios publicitarios y locales comerciales.
- Queja del Público.
- Imagen de la Empresa-comunicación con el usuario.
- Medidas de seguridad.

La resolución N° 308/02 del Ministerio de Economía, se refiere a los niveles de calidad exigible a los concesionarios.

El artículo 3 determina que los estándares de calidad referidos por el decreto N° 1090/02 son aquellos previstos en las condiciones estipuladas en los respectivos contratos de concesión, sus modificaciones y addenda vigente. Dichos estándares constituyen los niveles de calidad exigible a los concesionarios.

Por lo tanto, no forman parte del proceso de renegociación enmarcado en la emergencia ferroviaria los estándares de calidad, ni las penalidades en torno a ello.

La emergencia económica solo se refiere a los planes de obra y a la cantidad de las prestaciones de los respectivos servicios incluidos en la concesión.

También la resolución N° 308/02, dice que los incumplimientos que se puedan adjudicar al impacto que sufriera el concesionario en su desenvolvimiento económico financiero producido por las medidas dispuestas por la ley N° 25.561 de Emergencia Pública (prohibición de indexación de tarifas y de ajuste de las mismas en divisas extranjeras), no serán castigados

momentáneamente, sino que se incluyen en la discusión por la renegociación de los contratos.

La Resolución no aclara, tal como está redactada, que no se puede incluir en los supuestos incumplimientos permitidos, aquellos que afecten la calidad de los servicios en cuanto a la seguridad y salubridad de la población. Por el contrario, esta Resolución deja librado a las concesionarias la inclusión de cualquier falta mientras se evidencie o demuestre “razonablemente” que es producto de los cambios económicos.

De lo antedicho se observa un deterioro evidente en el material rodante y edilicio, motivado por la falta de inversiones y controles.

La Gerencia de Control de la Concesión, elabora informes mensuales, denominados Boletines “Novedades de la Concesión”.

En los mismos y mediante cuadros diversos se informa sobre exceso de kilometrajes en el material rodante, basándose solo en estimaciones de cálculo matemático que realiza la Gerencia de Control de la Concesión y Patrimonio, a partir de la última revisión general del material rodante que efectuó Metrovías S.A. y que fuera informado por este el 30/9/2002. Aclara al mismo tiempo que desde ese momento la empresa Metrovías S.A. dejó de informar sobre el estado de mantenimiento del material rodante a pesar de haberlo requerido en varias oportunidades y que tampoco la C.N.R.T. envía información al respecto.

Exceso de kilometraje del material rodante – Año 2005

IDENTIFICACION	Total de Coches operativos	Porcentaje
a) LINEA "B"	72	56,25
b) LINEA "C" (Coches Siemens Schuckert	62	73,8
c) LINEA "D" coches FIAT-FM	50	49,01
d) LINEA "D" coches Nogoya	54	90
e) LINEA "E" Coches General Electric Españoles	64	100
f) LINEA PREMETRO (coche N° 12)	1	8,33

* Información obtenida de los Boletines “Novedades de la concesión N° 50° del 29/12/2005

* Los porcentajes corresponden a los coches excedidos en kilometraje sobre el total de coches operativos

Una vez obtenido el valor se lo compara con los valores Contractuales establecidos en el Pliego de Condiciones Particulares del Contrato de Concesión En el capítulo 1.4.1.3 se establecen los ciclos de Revisión Generales y los kilometrajes a los cuales deben someterse los distintos coches de la flota de SBASE.

Cuando el kilometraje del coche supera los valores establecidos en el Contrato se considera al mismo excedido en kilometraje.

También informa sobre paralizaciones del servicio por incidentes en las líneas de Subterráneos, haciendo referencia a las causales y a los minutos de interrupción del servicio.

El Contrato de Concesión del servicio establece:

Art. 8.1 Programación de los Servicios.

El servicio objeto de la concesión será prestado por el Concesionario con los trenes que se programarán de manera de satisfacer los parámetro de cantidad de oferta, frecuencia mínima, y tiempo de viaje establecidos en los Anexos X/1 – U, X/2 – U y X – SBA.

Art. 8.2 Caracterización de la oferta de servicios programada.

*El concesionario deberá prestar los servicios en la forma programada con base en las disposiciones establecidas en el artículo 2 de las Condiciones Particulares y de acuerdo a la Oferta, en cuanto a cantidad, calidad, **frecuencia**, tiempo de viaje, conservación y limpieza de estaciones, zona de vías, inmuebles y material rodante, atención de pasajeros en boleterías e información al público.*

A continuación se detalla la información suministrada que corresponde al total de minutos de interrupción del servicio con sus correspondientes causales durante el periodo 2005.

Minutos de interrupciones del servicio – Periodo 2005

CAUSA	TOTAL DE MINUTOS	%
COCHE DESCOMPUESTO	1610	3,20
SEÑALES Y / O CAMBIOS	996	1,98
FALTA DE ENERGIA	755	1,50
DESPERFECTOS CATENARIA/TERCER RIEL	52	0,10
BLOQUE DE VIAS	3292	6,54
CONFLICTO GREMIAL	35716	70,97
DESCARRILAMIENTO	165	0,33
ANEGAMIENTO	822	1,63
FALTA DE SEGURIDAD	2414	4,80
INCENDIO	0	0,00
CHOQUE CON/DE TERCEROS	543	1,08
VIAS	577	1,15
OPERATIVA	303	0,60
OBRAS DE INVERSION	788	1,57
PASAJERO DESCOMPUESTO O ACCIDENTADO.	1967	3,91
PROCEDIMIENTO POLICIAL	137	0,27
CONTRAVENCION DE PASAJERO	187	0,37
OCUPACION VIAS TERCEROS FFCC.	0	0,00

CAUSA	TOTAL DE MINUTOS	%
FACTORES CLIMATICOS	0	0,00
ATENTADOS	0	0
	50.324	100

Total de minutos de interrupción del servicio Año 2005	Representado en horas de interrupción del servicio	Representado en días de interrupción del servicio
50.324	839	35

Del cuadro se desprende que las causas de mayor incidencia de interrupciones del servicio durante el año 2005 corresponden a:

- Conflicto Gremial: 35.716 minutos
- Bloqueo de Vías: 3.292 minutos
- Falta de Seguridad: 2.414 minutos

ESTADO DE CONSERVACIÓN DE ESTACIONES:

Artículo 8. DE LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS OBJETO DE CONCESIÓN

8.2. CARACTERIZACION DE LA OFERTA DE SERVICIOS PROGRAMADA

“El concesionario deberá prestar los servicios en la forma programada con base en las disposiciones establecidas en el artículo 2 de las Condiciones Particulares y de acuerdo a la Oferta, en cuanto a cantidad, calidad, frecuencia, tiempo de viaje, conservación y limpieza de estaciones, zona de vía, inmuebles y material rodante, atención de pasajeros en boleterías e información al público.”

Relevamiento de las Estaciones

Con el objeto de verificar el estado en el que se encuentran las estaciones que comprenden la red de subterráneos de la C.A.B.A, se llevó adelante la tarea de relevar las sesenta y nueve estaciones que la componen.

En ellas se verificaron las deficiencias en: muros, pisos, techos, escaleras fijas, escaleras mecánicas, etc., verificando la presencia de humedad, filtraciones, rajaduras y demás detalles que hagan que la infraestructura y el mantenimiento sean las correctas en cada andén.

Se evaluó la higiene y limpieza tanto en las escaleras como en los revestimientos ya sean paredes con azulejos, paredes de granito, pisos cerámicos, pisos de cemento, etc. definiendo en cada una su estado general.

Se comprobó también la presencia del equipamiento necesario (cestos, bancos, carteles, etc. en andenes y estaciones) para el correcto funcionamiento y confort del pasajero.

Se observó la existencia y el estado de funcionamiento de escaleras mecánicas, ascensores; iluminación, señalización, presencia de los planos de evacuación, matafuegos y mangueras hidrantes.

De la tarea de relevamiento en todas las líneas de subterráneo, se observan las siguientes deficiencias en forma reiterada: (Ver ANEXO 1 material fotográfico)

- Muros y techos con filtraciones y el desprendimiento de revocos.
- Muros y techos resquebrajados, descascarados y faltos de pintura.
- Murales de azulejos manchados con verdín y moho.
- Elementos de material de chapa oxidados por filtraciones y/o goteras o simple falta de mantenimiento.
- Paredes de granito faltos de mantenimiento y limpieza.
- Revestimientos con graffitis de antigua data.
- Falta de mantenimiento de pintura en escaleras.
- Falta de tapas eléctricas con cables expuestos.
- Pisos deteriorados de todo tipo.
- Planos de evacuación ilegibles.
- Acumulación de agua en andenes, pasillos y descansos de escaleras.
- Acumulación de residuos al pie de las escaleras mecánicas.
- Soluciones técnicas transitorias e insuficientes para problemas recurrentes.
- Estructuras metálicas oxidadas, deterioradas, difíciles de recuperar.
- Presencia de nichos para incendios sin sus correspondientes mangueras.
- Escaleras mecánicas clausuradas.
- Escaleras fijas con grandes desgastes en sus pedadas y con bandas antideslizantes inexistentes.

Se destacan, además las siguientes deficiencias:

- Falta de renovación de aire por la elaboración de alimentos en las estaciones Alem y Retiro debido a la presencia de locales destinados al rubro alimenticio.
- Escalera mecánica clausurada en la estación Boedo desde el 2004 por orden judicial debido a un accidente.
- Existencia de estructura y espacio para el funcionamiento de las escaleras mecánicas faltantes (cubiertas con chapas) en las estaciones E. Mitre, Medalla Milagrosa y Varela.
- El pésimo estado de mantenimiento que presentan los sectores de circulación de las estaciones E. Ríos, Pichincha, Gral. Urquiza y Jujuy.
- La escasa iluminación que presenta la estación Bulnes.
- Clausura de la escalera mecánica de la estación Juramento durante (60 días) el mes de junio y julio.
- Ascensores fuera de funcionamiento en la estación Acoyte.
- La presencia de canaletas metálicas a lo largo de todo el muro del andén en la estación Plaza Italia.

RESUMEN DEL RELEVAMIENTO DEL ESTADO EDIFICIO GENERAL DE LAS ESTACIONES:

SBASE	Estaciones	% Sobre total de estaciones
TOTAL DE ESTACIONES DE LA RED:	69	100%
Estado de Muros		
MUROS EN BUEN ESTADO:	19	28%
MUROS EN REGULAR ESTADO:	15	21%
MUROS EN MAL ESTADO:	35	51%
Estado de Solados		
SOLADOS EN BUEN ESTADO:	47	68%
SOLADOS EN REGULAR ESTADO:	15	22%
SOLADOS EN MAL ESTADO:	7	10%
Estado de los Techos		
TECHOS EN BUEN ESTADO:	21	30%
TECHOS EN REGULAR ESTADO:	16	23%
TECHOS EN MAL ESTADO:	32	47%

ESTADO POR LÍNEA:

Línea A: El 36% de los muros presentan un estado malo. Un 43% está en estado regular y el 57 % de los techos exhiben un estado malo. Tanto las paredes como los techos necesitan algún reparo debido a la humedad que presentan en sus revestimientos. Los pisos en general se encuentran en aceptable orden estando algunos gastados y manchados y el 14% están en mal estado.

Estado	Muros	Solados	Techos
BUENO	21,42%	64,85%	28,57%
REGULAR	42,85%	21,42%	14,28%
MALO	35,71%	14,28%	57,15%

Línea B: El 80% de muros presentan irregularidades, estando en un estado regular el 40% y en estado malo el 40% restante, exhibiendo falta de mantenimiento y limpieza los que son de granito; el 80% también de los techos necesitan modificaciones ya que se encuentran resquebrajados, el 33% presenta un mal estado y el 47 % restante presenta un estado regular. Los

pisos que son de cemento requieren de un buen mantenimiento y limpieza y el 13% está en mal estado.

Estado	Muros	Solados	Techos
BUENO	20,00%	60,00%	20,00%
REGULAR	40,00%	26,66%	46,66%
MALO	40,00%	13,34%	33,34%

Línea C: El 78% de los muros y techos presentan un mal estado debido a las filtraciones que provocan el agrietamiento y descascarar de sus revestimientos. Solo el 11% de los pisos exhibe un mal estado.

Estado	Muros	Solados	Techos
BUENO	22,22%	88,88%	22,22%
REGULAR	0,00%	0,00%	0,00%
MALO	77,78%	11,12%	77,78%

Línea D: Un 50% de los muros presentan un estado malo y el 38% de los techos presentan idénticas condiciones irregulares, necesitando ser arreglados para recobrar su integridad. Las filtraciones y posterior humedad mas la falta de mantenimiento son las principales causales de los deterioros. El 6% de los pisos presentan un mal estado.

Estado	Muros	Solados	Techos
BUENO	37,50%	81,25%	43,75%
REGULAR	12,50%	12,50%	18,75%
MALO	50,00%	6,25%	37,50%

Línea E: El 60% de los muros y el 40% de los techos requieren de arreglos por el estado que presentan. En especial las estaciones que van desde Entre Ríos hasta Gral. Urquiza inclusive presentan un pésimo estado en los sectores de circulación estando los mismos todos resquebrajados, agrietados y faltos de pintura y mantenimiento. El 7% de los pisos presentan un estado malo.

Estado	Muros	Solados	Techos
BUENO	33,34%	53,00%	33,34%
REGULAR	6,66%	40,00%	26,66%
MALO	60,00%	7,00%	40,00%

Estado General Edificio de las Estaciones

Mediante el análisis del relevamiento en todas las estaciones, se cuantificó el estado edilicio de cada una de sus partes componentes, obteniéndose un valor único por cada estación y el resultado general del conjunto de las estaciones, al momento de esta auditoria.

Se utilizó un método cuantitativo de puntuación numérica (de 1 a 6) para la clasificación del estado edilicio de las mismas, con la siguiente valorización :

El bueno o correcto fue calificado con 6 puntos.

El bueno menos o deficitario serán 5 puntos.

El regular más con 4 puntos.

El regular con 3 puntos.

El regular menos o deficitario valdrá 2 puntos.

El estado malo tiene la clasificación de 1 punto.

En el anexo 3 se puede observar en detalle las distintas calificaciones y estado de cada una de las partes componentes de las estaciones.

CUADRO RESUMEN DEL ESTADO EDILICIO DE LAS ESTACIONES

TOTAL DE ESTACIONES EN BUEN ESTADO :	b/b-	21	30%
TOTAL DE ESTACIONES EN REGULAR ESTADO:	r+/r	35	51%
TOTAL DE ESTACIONES EN MAL ESTADO :	r-/m	13	19%

Calificando la calidad edilicia de cada estación con el sistema de puntaje antes descrito en forma individual (se consideraron 3 características básicas: techos, muros y pisos) se pudo comprobar en forma alarmante que el promedio de estas arroja un valor de :

3,23 sobre un valor correcto de calidad estimado en 6.

Escaleras Fijas, Mecánicas y Ascensores

Dentro del relevamiento e inspección que se realizó se pudo comprobar (ver anexo fotográfico) que las escaleras fijas de las estaciones con más antigüedad se encuentran en mal estado, primordialmente por carecer o encontrarse totalmente desgastadas las bandas antideslizantes de los escalones. En muchos de los casos estas bandas metálicas fueron suplementadas en forma precaria mediante la aplicación de soldaduras.

Existen 14 estaciones que no poseen ninguna escaleras mecánicas, sobre un total de 69 que componen la red.

Se las inspeccionó para detectar su falta de funcionamiento:

En las líneas A y B no se encontraron irregularidades, mientras que en las líneas C, D y E se encontraron escaleras en reparación, (sin funcionar desde más de 72 hs.) y clausuradas en las estaciones Retiro, Plaza Italia, Carranza y Boedo.

En el 70% de las estaciones, no existe la infraestructura adecuada para la colocación de dos escaleras mecánicas por cada andén de ser necesario.

En solo 7 estaciones (2 de la línea B, 4 de la línea D y 1 de la línea A), sobre un total de 69 existen ascensores.

Al momento de este relevamiento, el ascensor que se encuentra ubicado en la estación Facultad de Medicina, se hallaba fuera de funcionamiento, en el caso de los dos ascensores ubicados en la estación Acoyte de la línea A estos se encuentran con las obras paralizadas desde el año 2001.

S.B.A.S.E. informó que fueron construidos por medio del Contrato para Obras Civiles, obras inherentes a la modernización de la línea A que se ejecutan con fondos del Estado Nacional y dependen de la Secretaría de Transporte.

La línea A hasta el momento no cuenta con otros medios de elevación por ascensor, de ponerse los mismos en funcionamiento, la persona que accediese a través de ellos no tendría la posibilidad de salir en otra estación de esa misma línea.

Total de estaciones de la red	69
Total de estaciones que poseen ascensores	7
Total de estaciones con ascensores en funcionamiento	5
Total de estaciones con ascensores en reparación	1
Total de estaciones con ascensores clausurados	1

Teniendo en cuenta la importancia de la accesibilidad de las personas discapacitadas, especialmente en sillas de ruedas, el Decreto N° 914 PEN/97 denominado Sistema de Protección Integral de los Discapacitados, aprueba la reglamentación de los Art. 20, 21 y 22 de la Ley N° 22.431/81, modificados por su similar N° 24.314 PEN/97. Así mismo la Ciudad de Buenos Aires adhiere a dicha norma mediante el dictado de la Ley N° 161/99.

Entre sus considerandos implanta como prioridad la supresión de las barreras físicas en los ámbitos urbanos, arquitectónicos y del transporte. Establece⁹ como requisitos la instalación de un ascensor desde la vía pública a la zona de pago y al andén para el ingreso y egreso de las estaciones por personas con movilidad y comunicación reducidas, especialmente para los usuarios de sillas de ruedas. Llegado el término fijado por esta reglamentación, que era de 3 años a partir de la entrada en vigencia, todas las estaciones deberían contar con ascensores. También deberán garantizarse la posibilidad de efectuar las combinaciones entre las distintas líneas

La citada norma establece que las empresas responsables del transporte subterráneo de pasajeros, deberán adecuar las estaciones, instalaciones y equipamientos existentes y del material móvil a partir de los 6 meses de entrada en vigencia de la reglamentación y deberán ser cumplimentados en un plazo no superior a 3 años. Tanto contando desde la fecha de la ley nacional o la fecha de adhesión de la ciudad, los plazos se encuentran totalmente vencidos y las actividades en ese tema paralizadas.

Seguridad e higiene

La presencia de los cestos ayudan al mantenimiento y limpieza. En algunas estaciones de las líneas A y E como por ejemplo Castro Barros y San José, se verificó un solo elemento por andén siendo esto escaso para cubrir todo el largo del mismo.

⁹ Decreto N° 914 PEN/97 Art. 22 B "Transporte Subterráneo"

El personal de seguridad se encuentran en el sector de los molinetes y no se verifica presencia sobre los andenes (cuando estos están en distintos pisos o niveles), faltando vigilancia en los andenes a pesar de los problemas de público conocimiento.

Para obtener una información concreta y un respaldo adecuado a los comentarios y hechos que se vienen sucediendo en las redes de subterráneos, acerca de la calidad de la seguridad que en estos momentos brindan los subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires, se realizó una encuesta a pasajeros usuarios.

Esta se realizó durante el mes de octubre dentro de los andenes, durante la espera de arribo de las formaciones para poder realizarlas sin incomodar a los usuarios.

Sobre un universo integrado por 250 casos, (representativo por más del doble necesario en relación a la cantidad de usuarios diaria), la selección se realizó en forma aleatoria abarcando la cantidad total de estaciones de las cinco líneas de subtes durante los cinco días de la semana en distintos horarios comprendidos entre las 9hs. y 16hs.

Se les informó a estos durante el breve cuestionario que era anónima, realizada por esta Auditoría de la Ciudad, para saber sus necesidades actuales sobre el tema de seguridad y realizada para mejorar el servicio en su conjunto.

Las respuestas reflejaron la situación que hoy viven los usuarios de este medio de transporte.

Resultados:

El 26% de los usuarios sufrieron o divisaron un hecho delictivo.

El 45% de los usuarios no tiene conocimiento del circuito cerrado de T.V para vigilancia.

El 88% de los encuestados no percibió ninguna mejora real en el sistema seguridad.

El 81% de los pasajeros no conoce o no puede usar el número telefónico de celular instalado (*31416) para casos de emergencias.

El 85% de los usuarios cree que no es suficiente la presencia policial (que no existe en los andenes) y que no se los ve presente en las horas pico.

Seguridad contra incendio

En cuanto a las medidas de seguridad contra incendio, se observa que solamente en las estaciones más nuevas de las líneas B y D se verifica con claridad y a simple vista la presencia de mangueras hidrantes contra incendio dentro de gabinetes, sin embargo en la estación José Hernández (estación nueva) de la línea D se observó la falta del conjunto de lanza y manguera dentro del mismo.

Por otra parte se verificó que en el resto de las estaciones del sistema no existían el conjunto de lanzas y mangueras y en algunos casos ni el gabinete contenedor.

En cuanto a los planos de evacuación que indican las distintas salidas de escape y la ubicación de los elementos de extinción de incendios y emergencias, en 28 de las 69 estaciones (el 40%) existen planos ilegibles

debido a las manchas de humedad y / o escrituras de antigua data sobre el acrílico que los protege, (ver anexo fotográfico).

También se verificó la correcta existencia de puertas de emergencia o “antipánico”, las mismas están ubicadas en cada una de las líneas de molinetes de todas las estaciones de subte.

“Artículo 8.3.DE LA SEGURIDAD DEL SERVICIO Y DE LOS PASAJEROS”

“El concesionario deberá cumplir, respecto de las instalaciones fijas, del material rodante y de los materiales y repuestos afectados al servicio, con las normas técnicas de seguridad vigentes, establecidas por las autoridades competentes en cada caso.”

Con el fin de constatar el cumplimiento respecto al material rodante se realizó un recorrido en forma aleatoria a través de las formaciones de las cinco líneas que componen la red de subterráneos para verificar la existencia de matafuegos, escaleras de evacuación y señalizaciones de los mismos.

Se constató que en los vagones de las líneas A y D el total de los coches recorridos cumplían con la presencia de matafuegos y escalera de evacuación con sus correspondientes señalizaciones, haciendo la salvedad que los carteles de los vagones en la línea D están en lugares poco visibles para el usuario.

En la línea B se detectó la falta de matafuego en la formación N° 765 (día 27/07, 11.20 Hs) y la falta de señalización del mismo en los coches N° 798, 619, 602, 647, 640, 639, 766 (día 27/07, 10.30Hs), 620, y 315 (día 27/07 11.20Hs).

En la línea C se detectó la falta de matafuego y su señalización en el coche N° M25(día 28/07, 11.50Hs)

En la línea E se detectó la falta de señalización del matafuego en los coches N° UM28 (día 28/07, 13.10Hs) y UR28 (día 28/07 13.40Hs).

En la Línea A los matafuegos se encuentran ubicados en la parte superior del coche, con buena visibilidad En las demás líneas se encuentran al ras del piso (línea B) o debajo de los asientos (línea D), no teniendo una correcta visibilidad y claridad para el usuario.

En estos casos los carteles indicadores se encuentran en los laterales de los vagones sobre las líneas de los asientos encontrándose en lugares poco visibles.

7. PLAN DE EMERGENCIA EN CASO DE INCIDENTE/ACCIDENTE MAYOR

La finalidad de todo Plan de Evacuación y Emergencias es minimizar los riesgos y garantizar la vida humana, a esto también podemos agregar el hecho de conservar bienes pero en desarrollos mas extensos y complejos aquí no fijados.

Definición de incendio: Se entiende por incendio toda combustión desarrollada por elementos que no tienen como finalidad entrar en ignición.

Los Planes de Evacuación para eventos y grandes lugares los chequea Defensa Civil de la ciudad. Asimismo en el informe no se adjuntaron copias de simulacros obligatorios a lo largo del año.

En cuanto al contenido del Plan de Emergencia de la empresa Metrovías, se tomaron puntos a nuestro entender críticos que deberán ser corregidos, a saber:

- Según consta en el Plan de Emergencia en caso de incidente / accidente mayor que la empresa Metrovías posee, en el punto 3.2.2. señala que el objetivo final es restablecer el servicio lo mas rápido posible, cuando un plan de evacuación tendría que ser garantizar la vida de las personas.
- Según consta en el Plan en el punto 3.4.8. *“Incendio benigno. Es decir : posible apagarlo por medios propios con certeza ”*. Es un párrafo que su redacción no deja en claro lo que quiere expresar, ya que un incendio jamás sería algo bueno, entendiéndose erróneo el sentido de la frase para su difusión.
- Según consta en el informe en el punto 3.4.9. *“Hacer lo imposible para evitar un incendio entre dos estaciones”*. Es un párrafo que su redacción no tiene claro lo que quiere expresar, ya que lo imposible técnicamente no existe.
- No se pudo constatar que el Plan de Emergencia esté firmado por un profesional idóneo y ante que organismo lo presentaron para su revisión y aprobación. Usualmente la Secretaría de Seguridad de la Ciudad dispone que sea Defensa Civil el encargado de realizar dicho control, este dato fue chequeado con personal de Defensa Civil perteneciente al área de planificación, quién corroboró que este plan era certificado por ese organismo.

La Subsecretaría de Emergencia, dependiente del Ministerio de Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, remitió información relacionada con el tema, mediante el Informe N° 1259 –SSEMERG-2006, en el que señala que “la Empresa Metrovías S.A., ante una denuncia efectuada por su personal tramitado bajo el expediente N° 3963/2005, presentó a requerimiento del Ministerio del Interior de la Nación, el Plan de Evacuación en Caso de Accidentes / Incidentes Mayores ante la Dirección General de Defensa Civil.

Asimismo informó que no obstante el plan de evacuación que la empresa posee a tal fin, fue observado por la Dirección General de Defensa Civil por no ajustarse a los lineamientos prescriptos por la normativa vigente de la ciudad, conforme surge de la Nota N° 439/SSEMERG/06 y del informe técnico notificado a Metrovías S.A. el día 8 de junio del corriente año.

No se especifica ni el rol, ni las tareas a realizar por el conductor y/o guarda ante una emergencia en el caso de tener que actuar en forma inmediata y no poder esperar la llegada del Director de Emergencia o Jefe de Incidente.

Con el fin de verificar los datos consignados por la C.N.R.T. en cuanto al Plan de Emergencia en caso de incidente / accidente mayor presentada por Metrovías S.A. se realizó un relevamiento de los planos de evacuación.

Sobre un universo integrado por 504 planos de evacuación de las 69 estaciones que componen la red de subterráneos, se seleccionó en forma aleatoria una muestra de 68 planos, que representan el 14% del total, tomando dos estaciones por línea.

Se hizo hincapié también en la verificación de la presencia de silla de ruedas y camillas.

Universo	504	100%
Planos a verificar	68	14%
Planos no encontrados	4	6%
Total de estaciones	69	100%
Total de estaciones recorridas	10	15%
Estaciones sin silla de ruedas y camillas	4	40%

8. SISTEMAS DE RECLAMOS TELEFÓNICOS.

Artículo 8. Del público usuario

“8.4.1. El servicio público objeto de concesión será prestado teniendo especialmente en cuenta su principal destinatario: EL USUARIO, de modo de satisfacer las necesidades de la demanda detectadas y previsibles, a través de la prestación de un servicio eficiente y confiable en condiciones de seguridad y confort.”

“8.4.2. El concesionario está obligado a atender las quejas del publico, suministrando toda la información necesaria respecto a la utilización de los servicios objeto de concesión.”

Tanto la Empresa Metrovías S.A. como la C.N.R.T. cuentan con un sistema de quejas telefónico mediante el cual el usuario puede canalizar sus inquietudes con respecto al funcionamiento del transporte subterráneo en la C:A:B:A:.

En la C.N.R.T. el sistema recibe las quejas del público, otorgándole un número de reclamo mediante el cual el denunciante tiene la posibilidad de acceder y tomar conocimiento del proceso en el que se encuentra la denuncia en cualquier momento. Así mismo la C.N.R.T. remite al denunciante mediante una carta, la información referente a la queja que el mismo realizó.

En cambio la Empresa Metrovías S:A: toma la queja telefónica y no otorga al denunciante número de denuncia o referencia alguna mediante el cual pueda tener acceso al seguimiento del proceso de la misma. Después de 15 días envía al denunciante una carta en donde si hace mención al número de reclamo que fuera otorgado al momento de realizarse la denuncia telefónica y el estado en el que se encuentra la misma.

9. MURALES

“ DE LOS BIENES AFECTADOS A LA CONCESIÓN”

“9.12.CUSTODIA Y VIGILANCIA DE LOS BIENES RECIBIDOS EN CONCESION

“Atento a la existencia de murales y frisos en distintos lugares de la red de subterráneos que contienen un importante valor cultural y artístico, imposible de reponer, el Concesionario deberá orientar toda su responsabilidad para el

cuidado y conservación de manera de resguardar el valor intrínseco que ellos poseen, mas allá de su valor material.”

Esta cláusula del contrato de concesión obliga a Metrovías S.A. a proteger los patrimonios históricos de las instalaciones y a hacerse cargo de inmediato ante los problemas ocasionados.

Del total de murales existentes en las 69 estaciones que componen la red de subterráneos se verificaron graves deficiencias de mantenimiento en las obras ubicadas en las estaciones Callao, Medrano y Malabia de la línea B, Lavalle y San Martín de la línea C, Facultad de Medicina, Agüero, Scalabrini Ortiz y Plaza Italia de la línea D y Gral. Urquiza de la línea E.

Si bien existe un programa de restauración por parte de Metrovías, este no se llevó a cabo en forma eficiente. El mismo abarca la recuperación de los murales y mayólicas de toda la red de subterráneos. Este programa se debería llevar a cabo en forma consensuada y en consulta permanente con la Comisión Nacional de Monumentos y Lugares Históricos y la Secretaría de Cultura del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Los trabajos estarían a cargo de restauradores profesionales, lo cual no consta en la realidad (o está incorrectamente realizado), debido a la evidente falta de conservación de los mismos. (ver ANEXO 1 murales).

10. EL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y EL PODER DE POLICÍA EN MATERIA DE SALUBRIDAD, SEGURIDAD Y MORALIDAD.

No obstante no ejercer el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires el efectivo control de cumplimiento del contrato de concesión de servicios ferroviarios subterráneos y de premetro, si es obligación del Gobierno de la Ciudad el ejercicio del poder de policía en el ámbito de su jurisdicción, en lo referente a salubridad, seguridad en las instalaciones, moralidad etc, obligación que existe mas allá de eventuales incumplimientos por parte de Metrovías de obligaciones emergentes del contrato de concesión en dicha materia, cuyo control en la actualidad excede al GCBA.

La facultad de las autoridades locales de ejercer el poder de policía en materia de salubridad, seguridad y moralidad es admitida por la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación (Fallos: 301:1053 y sus citas). Esta potestad permite a las autoridades de las jurisdicciones provinciales (art. 104, CN) o de los municipios (arts. 123, CN) dictar normas (sean ellas leyes, reglamentos u ordenanzas) y ordenar los actos de aplicación. Se ejerce, además, en todo el territorio de su jurisdicción, incluso en los establecimientos de utilidad nacional situados en las provincias y municipios (art. 75, inc. 30, CN —cf. Constitución y Justicia, Fallos TSJ, t. I, ps. 355 y ss.; t. II, ps. 329 y ss.).

Aún antes de que Buenos Aires adquiriera el status autónomo establecido por la reforma constitucional de 1994, a modo de ejemplo, la intensidad del nivel sonoro tolerable por los vecinos era regulada por la ex Municipalidad a través de diversas ordenanzas (por ejemplo, Sección 5 del Código de Prevención de la Contaminación Ambiental, aprobado por la Ordenanza N° 39.025 del año 1983), en ejercicio del poder de policía municipal en materia de

salubridad asignado al gobierno local por el art. 2, incs. c y l, de la ley N° 19.987.

A partir de la declaración de la autonomía de la Ciudad, la Constitución local en los arts. 20¹⁰ (derecho a la salud integral), 27¹¹, inc. 2 (preservación de la calidad sonora del medio ambiente urbano), 46¹², segundo párrafo (protección de la salud de los usuarios de bienes y servicios), establece claras directrices de protección de la salud de las personas y de preservación del medio ambiente, con expresa referencia a la calidad sonora del ambiente urbano y a la salud de los usuarios de servicios en la jurisdicción (ver también, CCBA, 138). Dicho esto es menester recalcar que el servicio de transporte subterráneos es prestado íntegramente en el ámbito de la jurisdicción de la ciudad de Buenos Aires.

Tomada una muestra sobre mediciones y relevamientos del nivel sonoro¹³ en las estaciones y material rodante realizado por este equipo de auditoría se pudo comprobar que:

- Dentro de una formación en la línea “C” y durante la marcha en ambos recorridos, el ruido supero los 100 decibeles.
- En la estación Carlos Pellegrini de la línea “C” anden sur y tomando como punto fijo el puesto de periódicos, el nivel sonoro promedió los 85 decibeles en términos de ruido ambiente, este nivel aumenta entre 15 y 20 decibeles al arribo de las formaciones.

¹⁰ El decibelímetro utilizado para las mediciones sonoras es MARCA: Schwyz Modelo SC 212 con datalogger. Fabricado conforme a IEC651, tipo 2 y ANSI S1.4, tipo 2.

Se empleo para las mediciones la Ponderación C, es la recomendable para ambientes con ruidos intermedios y fuertes.

ARTÍCULO 20.- Se garantiza el derecho a la salud integral que está directamente vinculada con la satisfacción de necesidades de alimentación, vivienda, trabajo, educación, vestido, cultura y ambiente.

¹¹ CCBA ARTÍCULO 27.- La Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el área metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueve:

1. La preservación y restauración de los procesos ecológicos esenciales y de los recursos naturales que son de su dominio.

2. La preservación y restauración del patrimonio natural, urbanístico, arquitectónico y de la calidad visual y sonora.

¹² CCBA ARTÍCULO 46.- La Ciudad garantiza la defensa de los consumidores y usuarios de bienes y servicios, en su relación de consumo, contra la distorsión de los mercados y el control de los monopolios que los afecten. Protege la salud, la seguridad y el patrimonio de los consumidores y usuarios, asegurándoles trato equitativo, libertad de elección y el acceso a la información transparente, adecuada, veraz y oportuna, y sanciona los mensajes publicitarios que distorsionen su voluntad de compra mediante técnicas que la ley determine como inadecuadas.

- También en la línea “D” en distintas estaciones se pudo apreciar un nivel sonoro que supera el apto, entre 88 y 92 decibeles.
- El NSCE (nivel sonoro continuo equivalente) es admitido como apto hasta los 85 decibeles, esto se encuentra normado en la Ley 19.587 y su decreto reglamentario 351/79.

Informes de la Auditoría General de la Nación.

La Auditoría General de la Nación realizó dos informes sobre la concesión del Transporte Público de Subterráneos:

1. *Metrovías SA: “Mantenimiento, Seguridad y Verificación del cumplimiento de la Ley 22.431 y Decreto 914/97 sobre el Sistema de Protección Integral de los Discapacitados respecto del Transporte Público de pasajeros por Ferrocarril, Subterráneos y Premetro” .*

El informe de la AGN aprobado por resolución N° 144 evalúa el cumplimiento de los programas de mantenimiento y el comportamiento de la C.N.R.T. en los períodos 2001, 2002 y 2003 utilizando un método de cálculo que hiciera comparables los gastos ejecutados antes y después del 1 a 1. Esta metodología permitió a los auditores concluir que los costos de mantenimiento en el lapso en estudio bajaron un 45 % promedio y un 37 % si se los confronta con el kilometraje recorrido por los subtes.

La AGN pone de relieve que la adjudicataria “eliminó de su programación de actividades las rutinas de mantenimiento del material rodante más profundas, como reparaciones generales e integrales” y las reemplazó por las “inspecciones de seguridad, de alcance y características desconocidas”, tal como juzgó el ente de control.

Desde el comienzo de la concesión de los subtes Metrovías S.A. cobró subsidio operativo, amén de que su plan de inversiones también está solventado con recursos públicos (subsidio para obra o inversiones).

2. *Metrovías SA: “Verificación de la calidad de servicio del transporte de pasajeros por Subterráneos y Premetro” Período 2005.*

De los locales comerciales que funcionan en el área de la concesión:

Artículo 10.5 CONTRATO DE ARRENDAMIENTO O DE CONCESIÓN DE ESPACIOS Y LOCALES EN ESTACIONES:

....”No se admitirán las actividades que deterioren el ambiente de las estaciones por la producción de humos, olores, calor excesivo, suciedad, residuos o exceso de ruidos. Las actividades que se implanten deberán contribuir positivamente a crear en la propia estación y su entorno un ámbito agradable, por lo que deberán evitarse las actividades que por su naturaleza generen situaciones de incomodidad o de inseguridad”.

..."Las actividades comerciales que se permiten desarrollar al CONCESIONARIO estarán sujetas en lo pertinente, al cumplimiento de las normas municipales vigentes".

..."Las actividades que se autorizan o se autoricen en el futuro, no estarán exentas del pago de las tasa, impuestos y/o contribuciones que gravaren las mismas, y deberán ajustarse al cumplimiento de las normas reglamentarias vigentes o a dictarse por las autoridades competentes".

La Dirección General de Fiscalización y Control antes dependiente de la Secretaría de Seguridad, Subsecretaría de Control comunal, actualmente bajo la órbita del Ministerio de Gobierno, es el órgano con competencia en materia de habilitaciones, seguridad, higiene y funcionamiento de locales comerciales existentes en el ejido de la Ciudad de Buenos Aires.

A requerimiento de este equipo de auditoría, la D.G.F.O.C. remitió en soporte magnético información referente a las habilitaciones otorgadas en los espacios correspondientes a los andenes de las diversas estaciones del servicio de subterráneos. En el mismo se detalla lugar, expediente de habilitación, rubros habilitados, titular, etc.

Con el fin de verificar los datos consignados por la Dirección General de Fiscalización y Control, en cuanto al rubro y titular de los locales comerciales que funcionan en la red de subterráneos, se realizó un relevamiento de los mismos.

Sobre un universo integrado por 391 locales comerciales se seleccionó en forma aleatoria una muestra de 32, que conforman el 8% del total.

Universo	391	100%
Locales verificados - Muestra	32	8%
Locales con rubro igual al indicado por la DGFC	14	44%
Locales con distinto rubro al indicado por la DGFC	18	56%
Locales con titular igual al indicado por la DGFC	3	9%
Locales con titular distinto al indicado por la DGFC	29	91%

De lo expuesto surge que no se realizan actualizaciones de padrones, ni controles sobre los locales que funcionan en los espacios correspondientes a la red de Subterráneos.

11. PLAN DE INVERSIONES

El Poder Ejecutivo Nacional, de acuerdo a facultades conferidas por la ley Nº 25561 (de Emergencia Pública), declaró mediante el decreto Nacional Nº 2075/02, el estado de emergencia al sistema público de transporte ferroviario de pasajero de superficie y subterráneo del área metropolitana de Buenos Aires AMBA.

El art. 4 de dicho decreto establece: "...con el fin de garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de pasajero, cada concesionario deberá presentar ante la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción para su aprobación por la autoridad de aplicación, un programa de emergencia de obras y trabajos indispensables y de prestación de

servicios...", al que sujetará su funcionamiento durante la vigencia del mencionado decreto.

Mediante la Resolución Nº 115/02 se aprueba la base de los programas de emergencia de obra y trabajos indispensables. En dichas bases se mencionan trabajos vinculados a la insonorización de subtes, tareas que se realizarán, en parte, mediante fondos aportados por el Tesoro Nacional (Anexo I Resolución 115/02 de la Secretaría de Transporte de la Nación) , mientras otras obras de este tipo serán realizadas con fondos aplicados a la tarifa.

También se aprueba un Programa de emergencia de Prestación del Servicio, en el que se establecen diferencias(tanto para subtes como premetro) entre los servicios prestados en invierno y verano.

Inversiones Básicas Aprobadas para el Año 2005

OBRAS	MONTOS
MODERNIZACION Y AMPLIACIÓN DE LA FLOTA-ADELANTAMIENTO DE 80 COCHES	7.103.709
ESCALERA MECANICA EN ESTACIÓN 9 DE JULIO-LÍNEA D	366.392
SISTEMA DE SEÑALES LÍNEA D	3.195.666
ADECUACIÓN DEL SISTEMA DE SEÑALES PARA CIRCULAR CON TRENES DE 6 COCHES **	3.734.198
TALLER POVORÍN-ALIMENTACIÓN MULTIFUNCIÓN **	2.412.827
TALLER POLVORÍN - ALIMENTACIÓN MULTIFUNCIÓN - GASTOS DE GESTIÓN **	243.352
MEJORAS EN EL CENTRO DE TRASBORDO ESTACIÓN CONSTITUCIÓN LÍNEA C-ETAPA II	11.110
SISTEMA DE VENTILACIÓN FORZADA EN ESTACIONES CALLAO Y F. MEDICINA LÍNEA D Y CALLAO Y URUGUAY LÍNEA B-ETAPA: OBRA ELECTROMECAÁNICA **	533.123
SISTEMA DE VENTILACIÓN FORZADA EN ESTACIONES CALLAO Y F. MEDICINA LÍNEA D Y CALLAO Y URUGUAY LÍNEA B- ETAPA: OBRA ELECTROMECAÁNICA-GG	36.604
SISTEMA DE VENTILACIÓN FORZADA CN ESTACIONES CALLAO Y F. MEDICINA LÍNEA D Y CALLAO Y URUGUAY LÍNEA B-ETAPA: POTENCIACIÓN DE CENTROS DE POTENCIA DE ESTACIONES CALLAO Y URUGUAY LINEA B	37.989
SISTEMA DE VENTILACIÓN FORZADA EN ESTACIONES CALLAO Y F. MEDICINA LÍNEA D Y CALLAO Y URUGUAY LÍNEA B-ETAPA: POTENCIACIÓN DE CENTROS DE POTENCIA DE ESTACIONES CALLAO Y URUGUAY LINEA B GG	3.068
SISTEMA DE VENTILACIÓN FORZADA CN ESTACIONES CALLAO Y F. MEDICINA LÍNEA D Y CALLAO Y URUGUAY LÍNEA B-ETAPA: OBRA CIVIL EN ESTACIÓN CALLAO Y URUGUAY LÍNEA B	186.227
SISTEMA DE VENTILACIÓN FORZADA EN ESTACIONES CALLAO Y F. MEDICINA LÍNEA D Y CALLAO Y URUGUAY LÍNEA B- Etapa: obra civil en las estaciones Callao y Uruguay Línea B - GG	14.735
TENDIDO DE CABLES POSITIVOS DE TRACCIÓN Y NEGATIVOS DE RETORNO EN LA LÍNEA C - GG	
CENTRO DE TRASBORDO CONSTITUCIÓN LÍNEA C- NUEVA BOLETERÍA OBRA CIVIL Y FRENTE **	129.410
TOTAL	<u>18.008.410</u>

INVERSIONES CON CARGO A LA TARIFA

INCORPORACIÓN DE 10 COCHES NUEVOS. REEMPLAZADO POR LA ADQUISICIÓN DE 24 COCHES USADOS NAGOYA	26.287.524
TOTAL	26.287.524

Obras finalizadas.

GG: Gastos de Gestión y Dirección de Obra.

Si bien el Contrato de Concesión Grupo 3 de Servicios SBASE – LINEA URQUIZA y Addenda de 1999 Pasajeros no prevé un procedimiento mediante el cual deban ser incorporados los bienes al patrimonio de SBASE, se destaca que la Gerencia de Control de la Concesión y Patrimonio incorpora al patrimonio las obras y los bienes basándose solo en información que recibe por parte de Metrovías y la C.N.R.T., en los plazos que estas disponga.

No realiza valorizaciones de tipo económico ni técnico en cuanto a los bienes que se ingresan al patrimonio, solo se efectúa la verificación visual de la existencia de los mismos.

SBASE envió por medio de la nota N° 00868/06 información referente a las altas de obras ejecutadas por Metrovías durante el año 2005 las cuales se detallan en el siguiente cuadro:

ALTA DE OBRAS EJECUTADAS POR METROVÍAS	ALTAS 2005
Señal Línea D para 6 coches	1.834.856,70
Sist. Ventilación Línea	620.814,74
Adecuación. Sist. Señales Línea D para 6 coches	2.704.056,79
Taller Polvorín Subestación Alimentación Multifunción	3.546.373,77
Escalera mecánica- Estación 9 de julio	366.392,00
Sistema Ventilación Línea D y B – Obra civil	219.121,00
Sistema Ventilación Línea D y B – Obra civil-Centros Potencia	45.618,64
Nueva Boletería Constitución – Línea C	129.410,44
TOTAL	9.466.644,08

OBRAS CON CARGO TARIFA EN EJECUCIÓN	ALTAS 2005
Reconstrucción Pisos-Taller Polvorín	258.046,72
TOTAL	258.046,72

TOTAL	9.724.690,80
--------------	---------------------

12. TARIFA

El contrato establecía:..."que el Concesionario tiene derecho a solicitar un aumento de tarifa, al finalizar determinado año, si el valor promedio del índice global de calidad del servicio (TIGCS) calculado según valores de referencia, alcanza o supera los valores especificados en el anexo 7 –SBASE del contrato de concesión.

A partir del año 1999 el criterio para establecer el valor tarifario es la variación del 6% de los ítems componentes de la cuenta de explotación.

El mismo está compuesto por los siguientes rubros:

- Personal (salarios y cargas sociales)
- Materiales (mecánica, vía y obra y otros).
- Mantenimiento de terceros (mecánica, vía y obra y otros).
- Energía, electricidad, combustible y lubricantes.
- Gastos Generales (servicios públicos, impuestos, tasas, contribuciones y otros).
- Seguros (personas y bienes).
- Honorarios por gerenciamiento.
- Otros egresos de explotación.

La evolución tarifaria a partir del inicio de la concesión estuvo definida hasta el año 1999 en función de 2 aspectos:

- a)El nivel de la calidad de la prestación del servicio conforme a estándares establecidos en el contrato.
- b)Variaciones superiores al 6% de los rubros componentes de la cuenta de explotación antes mencionado.

A partir de marzo del año 2001 la tarifa pública se eleva de \$ 0.60 a \$ 0.70, siendo la tarifa propia de la empresa de \$ 0.579.Dicho incremento fue justificado por el Poder Ejecutivo Nacional en virtud de la emergencia económica que dificultaba el cumplimiento de los plazos y montos comprometidos para las inversiones programadas y bajo su responsabilidad. Por ende los costos de las inversiones fueron trasladados a los usuarios.

El diferencial de \$ 0.10 por tarjeta magnética vendida, pasó a conformar un nuevo fondo que conjuntamente con otro anterior determinado en la ADDENDA de 1999, y financiado con \$ 0.021 por pasaje vendido, va a tener como finalidad cumplir con el plan de obras consensuado con el Estado Nacional.

Los montos de \$ 0.021 y \$ 0.10 son depositados por separado en cuentas del Banco Ciudad de Buenos Aires.

Composición de la tarifa:

La tarifa y su modificación posterior se compone de la siguiente manera:

Tarifa propia reconocida a METROVIAS	\$ 0.579
Tarifa Pública hasta Febrero del año 2001	\$ 0.60
Tarifa Pública desde Marzo Del año 2001	\$ 0.70

Las cuentas corrientes especiales en donde se deposita la delta tarifa y el complemento provenientes de cada tarjeta magnética vendida se encuentran radicadas en el Banco Ciudad y se describen a continuación:

CUENTA	CTA. CTE. ESPECIAL N°	BANCO	DEPOSITADO POR PASAJERO PAGO
A	0124127/7	BANCO CIUDAD	0.021
B	0127624/4	BANCO CIUDAD	0.10

De las conciliaciones de cuentas realizadas por este equipo de Auditoría, entre la información proporcionada por la CNRT, SBASE y el Banco Ciudad, se evidencia que SBASE no cuenta con información cierta sobre los fondos depositados en las cuentas corrientes especiales del Banco Ciudad ni sobre los montos que moviliza la CNRT, ya que solo se limita a recibir información que le proporciona la concesionaria del servicio de subterráneos, Metrovías S.A., no realizando ningún tipo de validación sobre la misma.

A continuación se detallan los importes totales depositados durante el año 2005, en donde se observan las diferencias detectadas:

CTA. CTE. ESPECIAL	INFORME CNRT	INFORME SBASE	RESUMEN CTA. BCO. CIUDAD
Delta tarifa (\$0.021)	\$4.625.944,45	\$4.752.038,65	\$4.891.459,47

CTA. CTE. ESPECIAL	INFORME CNRT	INFORME SBASE	RESUMEN CTA. BCO. CIUDAD
Adicional (\$0.10)	\$22.759.717,80	\$22.800.516,01	\$22.644.697,80

6. OBSERVACIONES

Observaciones relativas al ejercicio del control de la concesión por parte del GCBA

1. Falta de acciones efectivas y conducentes por parte del GCBA tendientes a lograr el traspaso de la Fiscalización y Control del Contrato de Concesión de los servicios ferroviarios subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires, actualmente en poder de la Comisión Nacional de Transporte, al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El incumplimiento normativo se ha materializado según lo previsto por Decreto N° 393 PEN del 21 de abril de 1999, Anexo 8 sobre la instrumentación de la transferencia del control de los servicios subterráneos y premetro, comprendiendo tal transferencia el ejercicio de la fiscalización y control por la Ciudad de Buenos Aires, y como así también, habiendo adherido la Ciudad en los términos de la misma, por

Ley Nº 373/00, dado que al día de la fecha no se ha hecho efectiva dicha transferencia.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires desde el año 2000 (fecha de sanción de la Ley Nº 373) a la fecha solo ha reclamado efectivamente a la Nación el traspaso de la fiscalización y control de la concesión únicamente en dos oportunidades mediante notas Nº 327 SlyP 04 de fecha 11 de marzo de 2004 y Nº 20.101 SlyP 2004 de fecha 7 de junio de 2004.

Esta omisión configura un grave incumplimiento en los deberes de los funcionarios y atenta contra la autonomía de la Ciudad. En tal sentido establece el art. 6 de la Constitución de la Ciudad: “Las autoridades constituidas tienen mandato expreso, permanente e irrenunciable del Pueblo de la Ciudad, para que en su nombre y representación agoten en derecho las instancias políticas y judiciales para preservar la autonomía y para cuestionar cualquier norma que limite la establecida en los artículos 129 y concordantes de la Constitución Nacional.”

Observaciones referidas a la actividad de SBASE

2. Se verificó que SBASE no cuenta con información fidedigna sobre los fondos depositados en las cuentas corrientes especiales del Banco Ciudad ni sobre los montos que moviliza la CNRT, ya que solo se limita a recibir la información que le proporciona la concesionaria del servicio de subterráneos, Metrovías S.A., no realizando ningún tipo de control sobre la validación de los montos en circulación.
3. SBASE por medio de la Gerencia de Control de la Concesión y Patrimonio no puede cumplir con la totalidad de las misiones y funciones para la que fue creada por carecer de informaciones y registros generados por sus propios medios, entre ellas el control del artículo 1.2.3 de la addenda del contrato de concesión.
4. SBASE se limita a realizar estimaciones sobre el exceso de kilometraje del material rodante mencionándolo mensualmente en los boletines informativos que emite la Gerencia de Control de la Concesión, sin ejecutar acciones concretas que le permitan verificar fehacientemente el estado del mantenimiento de los mismos, deslindando así cualquier responsabilidad.
5. Se verifico que SBASE no realiza una evaluación cuantitativa ni técnica de los bienes a ingresar al patrimonio, ya que solo los incorpora con los valores informados por la C.N.R.T. Sólo verifica la existencia física de los bienes que se incorporan.

Observaciones relativas al ejercicio del poder de policía por parte del GCBA

6. **Ausencia de control por parte del G.C.B.A. en el ejercicio del poder de policía sobre seguridad y salubridad en el ámbito de las instalaciones subterráneas sujetas a concesión.**

No obstante no ejercer el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires el efectivo control de cumplimiento del contrato de concesión de servicios ferroviarios subterráneos y de premetro, **si es obligación del Gobierno de la Ciudad el ejercicio del poder de policía en el ámbito de su jurisdicción**, en lo referente a salubridad, seguridad en las instalaciones, etc, obligación que existe mas allá de eventuales incumplimientos por parte de Metrovías S.A. de las obligaciones emergentes del contrato de concesión en dicha materia.

La Constitución de la Ciudad de Buenos Aires en los arts. 20 (derecho a la salud integral), 27, inc. 2 (preservación de la calidad sonora del medio ambiente urbano), 46, segundo párrafo (protección de la salud de los usuarios de bienes y servicios), establece claras directrices de protección de la salud de las personas y de preservación del medio ambiente, con expresa referencia a la calidad sonora del ambiente urbano y a la salud de los usuarios de servicios públicos en la jurisdicción.

En particular, se observó que ni el GCBA ni SBASE han tomado medidas a fin de corregir las s deficiencias que se detallan en el resto de las observaciones de esta sección:

7. Los subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires no cuentan con la aprobación del “Plan de Evacuación en Caso de Emergencias” por parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
8. Se constato la ilegibilidad de los “planos de evacuación” en estaciones debido a leyendas (graffiti) y/o humedad de antigua data, evidenciando la falta de mantenimiento de estos.
9. Se constató faltantes de elementos de seguridad contra incendio (mangueras y matafuegos) en estaciones y material rodante, como así también elementos obligatorios de emergencia como sillas de ruedas y camillas.
10. Se detectaron deficiencias graves en el mantenimiento edilicio predictivo, preventivo y correctivo en muros, techos, pisos e instalaciones, lo que ocasiona el pésimo estado en que se encuentran las estaciones, incumpliendo con la sección VI , art. 6.3 del Código de Edificaciones. Situación que se agrava respecto de la inadecuada preservación del patrimonio de la ciudad en cuanto al caso **edilicio** y de **obras artísticas**, de valor histórico y cultural en estaciones de estas características.
11. Falta de seguridad por la ausencia de personal de vigilancia y/o policial en andenes y circulaciones internas, agravándose esta situación cuando los sitios antes nombrados se encuentran en diferentes niveles a los de las boleterías y molinetes.

12. Incumplimiento de los requisitos que establece el contrato de concesión en su artículo 8 respecto de la conservación y limpieza de estaciones y zonas de vías (como por ejemplo la presencia de insectos) producto de inadecuadas operaciones de limpieza y desinsectación por parte del concesionario.
13. Incumplimiento de las medidas de seguridad vigentes sobre las instalaciones eléctricas; corroboradas por la aparición de mazos de cables y cables expuestos en lugares accesibles a los usuarios. Todo ello en violación a la ley N° 19.587/PEN/72 de Higiene y Seguridad en el Trabajo, Código de Edificación, Instalaciones Eléctricas art. 8.10.1.3 y demás normas concordantes.
14. Se observa falta de cumplimiento de lo dispuesto por la Ley N° 24.314/94, decreto reglamentario N° 914/PEN/97 y adhesión de la C.A.B.A. Ley N° 161/99 “Sistema de Protección Integral de los Discapacitados”, Artículos 20, 21 y 22. debido a la falta de ejecución de obras que permitan la accesibilidad de personas con capacidades reducidas, especialmente con sillas de ruedas.
15. Se verificó la existencia de estaciones sin escaleras mecánicas o estaciones con una sola escalera mecánica por andén.
También escaleras fijas con un gran desgaste en sus pedadas (escalones desnivelados), con la ausencia de material antideslizante en sus peldaños, contraviniéndose normas vigentes como el artículo 6.3 del Código de Edificaciones “Obligación de la Conservación” y la ley N° 962 de la C.A.B.A.
16. EL G.C.B.A. no cuenta con padrones actualizados de los locales comerciales que funcionan en el espacio perteneciente a la concesión.

7. RECOMENDACIONES

1. Arbitrar los medios necesarios para dar cumplimiento al traspaso de la Fiscalización y Control del Contrato de Concesión de los servicios ferroviarios subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires, actualmente en poder de la Comisión Nacional de Transporte, al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, según lo previsto en el Decreto N° 393 PEN del 21 de abril de 1999, Anexo 8 y la Ley N° 373/00 del G.C.B.A. y para el caso de corresponder iniciar las acciones de deslinde de responsabilidad que correspondan de acuerdo al marco normativo vigente.
2. Establecer un sistema de control e información por oposición sobre los fondos depositados en las cuentas corrientes especiales del Banco Ciudad y sobre los montos que moviliza la CNRT, que permita el efectivo seguimiento de los mismos.

3. Intervenir en forma directa en la Planificación y Control de las Inversiones anuales a ejecutarse con información propia, por medio de la Gerencia de Control de la Concesión, produciendo esta datos y relevamientos genuinos, para poder dar cumplimiento a sus funciones y a lo establecido en la ADDENDA del contrato de concesión, artículo 12.3¹⁴.
4. Ejecutar acciones concretas que permitan verificar fehacientemente el estado del mantenimiento del material rodante.
5. Complimentar en forma inmediata con las misiones y funciones de Sbase establecidas para salvaguardar los intereses de la Ciudad de Buenos Aires hasta tanto se produzca el traspaso efectivo del control de la concesión. Implementar un sistema comparativo de precios y calidad técnica para que los bienes que ingresan al patrimonio cumplan con los principios de economía, eficacia y eficiencia.
6. Ejecutar el efectivo control por parte del G.C.B.A. del ejercicio del poder de policía sobre seguridad y salubridad en el ámbito de las instalaciones subterráneas sujetas a concesión. Llevar a cabo las respectivas acciones de responsabilidad que emanan de la normativa vigente.
7. Arbitrar los medios necesarios para que la Ciudad de Buenos Aires exija, y en caso de corresponder, apruebe el “Plan de Evacuación en caso de emergencia” de los subterráneos.
8. Asegurar un adecuado mantenimiento y resguardo de los “planos de evacuación” ubicados en los andenes y pasillos.
9. Reponer en forma inmediata y asegurar el mantenimiento de los elementos de seguridad contra incendio (mangueras y matafuegos) en estaciones y material rodante, como así también los elementos obligatorios de emergencia como sillas de ruedas y camillas.
10. Cumplir en forma efectiva con lo establecido en la sección VI art. 6.3 del Código de Edificaciones y en particular con el correcto cuidado de las obras artísticas de los murales.
11. Integrar en todo el ámbito de la concesión de los subterráneos de Buenos Aires, un sistema de control y vigilancia eficiente.
12. Hacer cumplir en forma efectiva los requisitos que establece el contrato de concesión en su artículo 8 respecto de la conservación y limpieza de estaciones y zonas de vías.

¹⁴ Art. 12.3 “El Concesionario podrá plantear otras inversiones a las previstas en el Contrato de Concesión con las modificaciones de su ADDENDA, cuando ellas resulten necesarias o convenientes para mejorar las condiciones de operación de los servicios, impliquen mayor productividad, disminución de costos o aumento de ingresos. “

- 13.** Verificar el cumplimiento de las medidas de seguridad vigentes en la ley N° 19.587/PEN/72 de Higiene y Seguridad en el Trabajo, Código de Edificación, Instalaciones Eléctricas, art. 8.10.1.3 y demás normas concordantes.
- 14.** Formalizar el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 24.314/94, decreto reglamentario N° 914/PEN/97 y adhesión de la C.A.B.A. Ley N° 161/99 "Sistema de Protección Integral de los Discapacitados", Artículos 20, 21 y 22.
- 15.** Hacer cumplir lo dispuesto en el art. 6.3 del Código de Edificaciones "Obligación de la Conservación" y de la ley N° 962 de la C.A.B.A.
- 16.** Actualizar los padrones y la información existente de los locales comerciales perteneciente a la concesión y su consiguiente control periódico por medio de inspecciones.

8. CONCLUSIÓN

El incumplimiento por parte de la Nación del Decreto N° 393/PEN/99, a la incorrecta fiscalización de este y a la falta de insistencia por parte de la Ciudad de Buenos Aires del traspaso de la Fiscalización y Control del Contrato de Concesión de los servicios ferroviarios subterráneos configura un grave incumplimiento en los deberes de los funcionarios y atenta contra la autonomía de la Ciudad. En tal sentido establece el art. 6 de la Constitución de la Ciudad: "Las autoridades constituidas tienen mandato expreso, permanente e irrenunciable del Pueblo de la Ciudad, para que en su nombre y representación agoten en derecho las instancias políticas y judiciales para preservar la autonomía y para cuestionar cualquier norma que limite la establecida en los artículos 129 y concordantes de la Constitución Nacional".

Como correlato de esta falta y consiguientemente a esta situación se han detectado substanciales incumplimientos al contrato de la concesión por parte de la empresa METROVIAS S.A. que repercuten a diario en el servicio de transporte que la Ciudad brinda y garantiza.

Todo ello en perjuicio de los intereses de los ciudadanos en cuanto a calidad y seguridad del servicio de subterráneos y en detrimento a la C.A.B.A. en lo referente al resguardo y valorización del patrimonio.

Los diferentes aspectos evaluados indican además que S.B.A.S.E. no ejerce la totalidad de las misiones y funciones encomendadas (debido en parte a la falta de traspaso de la concesión) pero tampoco realizó actuaciones legales que aceleren el traspaso o la deslinden de responsabilidades emergentes, agravando en consecuencia lo indicado anteriormente.

En consecuencia se considera que la falta del control integral por parte de la C.A.B.A. del servicio de subterráneos inciden negativamente en el desarrollo y mantenimiento de los mismos, dando lugar a los lamentables incidentes ocurridos durante el año 2006.