

## PROYECTO DE LEY

### ESTABLECIMIENTO DE TARIFA JUSTA

**Artículo 1º.-** La presente ley tiene por objeto brindar herramientas para contener el incremento de la tarifa de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (SUBTE), y otorgar subsidios parciales y/o totales para el pasaje de la población vulnerable, en los términos establecidos en la presente ley.

**Artículo 2º.-** El incremento de la tarifa de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (SUBTE) puede ejecutarse como máximo en forma trimestral. En todos los casos, el incremento se determina tomando como base de cálculo el menor aumento registrado entre

- a. la Canasta Básica Total medida por la Dirección General de Estadísticas y Censos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y
- b. el Coeficiente de Variación Salarial medido por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

**Artículo 3º.-** Instrúyase al Poder Ejecutivo para que otorgue subsidio parcial y/o total en la tarifa de subte a la población vulnerable, según las siguientes características y condiciones:

- a) Personas con discapacidad, con Certificado Único de Discapacidad vigente, percibirán el cien por ciento (100%).
- b) Jubilados/as y pensionados/as, percibirán el cien por ciento (100%).
- c) Personas beneficiarias de los programas Ciudadanía Porteña, Programa Ticket Social y Estudiar es Trabajar, y/o cualquier otro Programa asistencial que los reemplace y/o los amplíe en el futuro, percibirán el cincuenta por ciento (50%).
- d) Personas beneficiarias de Asignación Universal por Hijo y Asignación por Embarazo con domicilio en la Ciudad de Buenos Aires, percibirán el cincuenta por ciento (50%).
- e) Personas incluidas en el Registro Único para el Subsidio de Subte, establecido en el artículo 4º de la presente, percibirán el cuarenta por ciento (40%).

La Autoridad de Aplicación establecerá los requisitos tanto para determinar el universo comprendido en el presente artículo.

Los subsidios parciales y/o totales aquí establecidos se aplicarán en forma absoluta y continua, sin distinción de días y horarios.

**Artículo 4º.-** Créase el Registro Único para el Subsidio del Subte, con el objetivo de brindar una herramienta para los/as ciudadanos/as en situación de vulnerabilidad socioeconómica que deseen acceder al subsidio establecido en el artículo 3º de la presente ley.

Podrán inscribirse en el Registro las personas con domicilio en la Ciudad de Buenos Aires que demuestren ingresos mensuales personales menores a dos salarios Mínimo, Vital y Móvil. La Autoridad de Aplicación, a través de la reglamentación, establecerá el resto de los requisitos necesarios para la inscripción en el Registro.

El Registro debe ser público y estar disponible en la web del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

El Registro habilitará una herramienta especial para el caso de personas alcanzadas por el subsidio establecido en el artículo 3° que deseen renunciar al mismo.

**Artículo 5°.-** Establécese la compatibilidad de los subsidios establecidos en el artículo 3° de la presente ley y cualquier otro beneficio, vigente o futuro, del Sistema SUBE.

**Artículo 6°.-** El Poder Ejecutivo designará la Autoridad de Aplicación de la presente ley, la cual tendrá la facultad de establecer tarifas de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (SUBTE) diferenciales en franjas horarias valle con el objetivo de mejorar la calidad del servicio y propiciar el uso del transporte público en horarios no pico.

**Artículo 7°.-** Los gastos que demande el cumplimiento de la presente ley serán imputados a las partidas correspondientes en el Presupuesto general de gastos y cálculo de recursos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el ejercicio en vigencia.

**Artículo 8°.-** Comuníquese.-.

## FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La crisis económica y social que está atravesando nuestro país nos obliga a adoptar medidas que ayuden a paliar las consecuencias en el bolsillo de quienes viven y viajan en el subterráneo de Buenos Aires.

El presente proyecto de ley tiene como objetivo principal proporcionar una solución sostenible y equitativa para toda la población frente al reciente aumento en las tarifas del servicio de subte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). También lograr que los sectores más afectados por las medidas que golpean a los vecinos y vecinas tengan una política de reducción de las tarifas del subte.

El aumento previsto se torna imposible de afrontar para numerosas personas usuarias del subte, especialmente aquellas de menores recursos que son quienes además tienen mayores trayectos (y mayor cantidad de medios de transporte) para llegar de su hogar a su lugar de trabajo, estudio, capacitación o de consumo cultural o esparcimiento. Crear un límite máximo de incremento y establecer una fórmula para ajustar las tarifas brindará certidumbre a los usuarios y evitará aumentos desproporcionados.

El servicio de subte es un elemento fundamental en el sistema de transporte público de la Ciudad, que brinda accesibilidad y movilidad a millones de residentes y visitantes. Sin embargo, la tarifa ha aumentado año tras año y la red no se ha extendido, incluso ha quedado por debajo de ciudades que comenzaron a operar este servicio después que nuestra Ciudad.

La limitación en los aumentos de tarifas del servicio de subte a incrementos trimestrales y en función de indicadores económicos claves, como la Canasta Básica Total o el Coeficiente de Variación Salarial, buscan proteger el poder adquisitivo de los ingresos de las familias porteñas y garantizar un acceso equitativo al transporte público.

El Registro previsto en el artículo 4 amplía los usuarios que serán beneficiados por los subsidios de la tarifa y que en estos momentos sufren las consecuencias de la alta inflación que vive nuestro país. En este contexto es necesario acordar que las políticas de subsidios al transporte público urbano se han adoptado en los países desarrollados como en los países en desarrollo: estos instrumentos son implementados para hacer más accesible al transporte público. Ejemplos son los casos de Brasil, Canadá, Chile, España (Madrid), los Estados Unidos, o el Reino Unido (Banco Mundial, 2007) En cuanto al porcentaje de cobertura: los costos operacionales cubiertos por las tarifas pagadas por usuarios son menos del 50% en todas las áreas metropolitanas, (Autoridad de Transporte Metropolitana de Barcelona). La misma comparó las ciudades de Ámsterdam, Berlín, Bruselas, Madrid, París y Barcelona. En los Estados Unidos, por otro lado, las grandes ciudades también tienen sistemas subsidiados en al menos un 40 por ciento.

Asimismo no debemos olvidar que, como se mencionó, la Ciudad de Buenos Aires “olvidó” la construcción del subte. En el año 2022, Buenos Aires se ubicó en el puesto 30 de un total de 60 ciudades en el índice de movilidad sostenible ("2022

Sustainable Mobility sub-index") elaborado por la Universidad de California, Berkeley. Este ranking evalúa aspectos como la accesibilidad, la asequibilidad y la extensión de la red de transporte público. Es importante destacar que en el caso de Buenos Aires, la expansión del sistema de subterráneos ha sido objeto de numerosas idas y vueltas en los últimos 16 años.

La Ley 670 estableció la creación de las líneas de subterráneos "F", "G" e "I". Estas líneas tenían como objetivo ampliar la red de subterráneos existente y, a nivel urbano, integrar barrios del norte con el sur de la ciudad. Se estimó un impacto significativo en la población, con un aumento previsto de 650.000 residentes viviendo a menos de 400 metros de una estación de subterráneo, elevando así el número total de vecinos conectados a la red a 2.050.000. En otras palabras, gracias al cumplimiento de esta ley, el 67% de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires estarían actualmente integrados al sistema de subterráneos.

Por otro lado, las proyecciones de movilidad sugerían que el 50% de los kilómetros de las nuevas líneas proyectadas duplicarían la cantidad de viajes en la red, lo que resaltaría aún más la importancia de esta expansión para mejorar la movilidad en la ciudad.

Se planteó un aumento del boleto de subte del 434% en 3 meses, pasando de \$125 a \$757 para junio de este año, situación que fue suspendida por un problema de conexión que imposibilitó la realización de la Audiencia Pública el pasado 15 de marzo de 2023.

No existe proporcionalidad entre el aumento otorgado y la calidad del servicio que se ofrece. Ningún número de la economía va a aumentar en la medida que se quiere que suba el subte. Mirando incluso el relevamiento de expectativas de mercado del Banco Central, el boleto hasta junio debería quedar en \$167, no \$757.

En resumen, este proyecto de ley propone una solución integral y equilibrada para abordar los desafíos actuales del servicio de subte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, promoviendo la equidad, la sustentabilidad y la accesibilidad para todas las personas de nuestra Ciudad. También un alivio para quienes hoy no llegan a cubrir las necesidades básicas para vivir en una ciudad que tiene los recursos para generar las medidas necesarias para mitigar los impactos en la población.

Por todo lo expuesto solicito la aprobación del presente proyecto de Ley.