



Buenos Aires
para todos
en UNIDAD POPULAR



**Análisis sobre el proyecto de Ley para la Regulación
y Restructuración del Sistema de Transporte Ferroviario
de Pasajeros de Superficie y Subterráneo
en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

**Trabajo realizado por el grupo de asesores del
Bloque Buenos Aires para Todos en Unidad Popular
LEGISLATURA PORTEÑA**

Consideraciones preliminares

El proyecto de Ley presentado por el PRO sobre la Regulación y Restructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y que intenta ser aprobado por la Legislatura Porteña, muestra una doble estrategia, política y mediática, que tiene como resultado la búsqueda de una nueva victimización para no asumir sus responsabilidades.

En primer lugar, cabe destacar que deliberadamente el macrismo obturó cualquier posibilidad concreta de generar un ámbito de debate y discusión seria que permitiera traer propuestas alternativas o superadoras para un esquema de transición ordenada y prolija de los subterráneos.

En este sentido, tanto en sus formas como en su contenido el proyecto del ejecutivo busca condicionar y extorsionar, de manera tal de instalar mediáticamente que si no se aprueban este conjunto de medidas, la transferencia sea inviable. Se plantea, de esta forma, la ideología del castigo, tanto hacia los trabajadores como hacia los usuarios.

Como veremos en detalle mas adelante, en este intento por tomar las riendas del subte, el costo lo pagan los trabajadores y los usuarios. Por ejemplo, el artículo 31 señala que “la totalidad del incremento de la tarifa técnica que surja de los aumentos salariales será directa e inmediatamente trasladada a la tarifa al usuario”. Entendemos que este punto es un despropósito en el cual los usuarios terminarán pagando las resoluciones de las paritarias.

Por otro lado, la mención del subte como “servicio público esencial” no menos de trece veces en el texto del proyecto reviste una intencionalidad vinculada al disciplinamiento de los trabajadores. La OIT ha excluido al transporte en general como susceptible de ser declarado servicio esencial, por lo que los argumentos del macrismo no tienen validez. Y en el caso argentino en particular, la misma OIT se manifestó en un fallo de 1994 contrario al decreto para reglamentar y limitar el derecho a huelga de los trabajadores del transporte público presentado el 17 de octubre de 1991 por el ex ministro Corach. De esta manera, la discusión quedó saldada.

Asimismo, la idea de limitar el derecho de huelga de los trabajadores del subte es una postura arbitraria, que no tiene antecedentes que hayan sido convalidados judicial o legalmente. Con este proyecto de ley, están retrotrayendo la discusión a 20 años atrás. Cuando la sociedad

actual pretende caminar en la ampliación de derechos, se quiere instalar naturalmente en la agenda pública la limitación del derecho de huelga para los trabajadores del transporte.

En cuanto a la situación operativa del subte y su mantenimiento, es importante mencionar que, salvo estimaciones gruesas que se enuncian sin ningún cálculo estimativo que las sustente, el proyecto se presenta sin información que remita a costos de operación, ingresos por venta de pasajes, ingresos por actividades conexas, cálculos en materia de inversiones, planes de obras, etc. Tampoco se discute el régimen de ganancias que se pretende negociar con la empresa Metrovías SA. Y no hay estimaciones sobre la posible recaudación extraordinaria originada en los cambios introducidos al régimen de patentes y en las Contribuciones Especiales.

La instalación mediática de los puntos polémicos del proyecto, con un carácter efectista, espasmódico y altamente confrontativo, que gran parte de la oposición no acompañaría, genera un paraguas en el cual la responsabilidad del traspaso sigue quedando en otras manos, en este caso, de la Legislatura, obturando de esta manera cualquier posibilidad de avanzar en un traspaso que resguarde ante todo los intereses y la seguridad de los porteños.

Una vez más, el Ejecutivo optó por seguir ocultando información y recursos, y menoscabando al poder Legislativo como ámbito de consenso y representación de la ciudadanía.

El Proyecto de Ley sobre y su impacto en los derechos laborales

El proyecto de **“Ley de Regulación y Restructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”** enviado por el Poder Ejecutivo de la Ciudad, en lo que a las relaciones colectivas e individuales del trabajo refiere, adolece de una regulación regresiva que implica en la práctica una sustancial pérdida de derechos para los trabajadores.

Antes del análisis puntual, debe tenerse especialmente en consideración que:

- El derecho a Huelga (en sentido amplio, lo que implica otras modalidades distintas a la simple abstención en la prestación de tareas) es reconocido por nuestra Constitución Nacional como un Derecho Humano Fundamental (arts. 14bis y. 75 inc. 22);

- El ordenamiento jurídico constitucional garantiza el ejercicio del derecho de Huelga. Por ende, su restricción debe ser excepcional y razonable, es decir, debe responder a pautas objetivas.
- La Organización Internacional del Trabajo considera servicios esenciales en el *"sentido estricto del término"* a *"los servicios cuya interrupción podría poner en peligro la vida, la seguridad o la salud de la persona en toda o parte de la población"*.
- La Regulación de las medidas de acción directa en actividades consideradas servicios esenciales está prevista en el artículo 24 de la ley 25.877 y el decreto 272/06.
- El corazón del sistema está regulado por el mencionado art. 24 L/25877, el que ha sido elaborado en total sintonía con los criterios emanados de los Órganos de Control de la Organización Internacional del Trabajo.
- Estos criterios de los Órganos de Control de OIT han sido de observancia obligatoria por la Corte Suprema de Justicia de la Nación (fallos "ATE" y "Rossi", entre otros").
- En la misma línea se encuentra el artículo 43 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, la cual asume que *"La Ciudad protege el trabajo en todas sus formas. Asegura al trabajador los derechos establecidos en la Constitución Nacional y se atiene a los convenios ratificados y considera las recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo..."*.
- Es decir, el ordenamiento jurídico argentino no admite la prohibición de la Huelga en los denominados servicios esenciales.
- Las únicas vías de restricción posible al ejercicio del Derecho de Huelga, según el ordenamiento constitucional argentino, es mediante ley emanada del Poder Legislativo Nacional o por medio de la autonomía colectiva.

Por las razones que a continuación se detallarán, el Proyecto en análisis se encuentra en contradicción con la Constitución Nacional (violenta el art. 14 bis, el art. 75 inc. 22, ya que contradice, fundamentalmente, las disposiciones del Convenio OIT 87 y a los criterios de los Órganos de Control de OIT) y con la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires.

EL PROYECTO

1.- SERVICIOS ESENCIALES:

El Proyecto declara al Subte como **Servicio Público Esencial** (Sección Primera). Bajo el amparo de tal calificación dispone una serie de regulaciones que afectan severamente el Derecho de Huelga en particular y la Libertad Sindical en general de los trabajadores del Subte. La regulación al ejercicio de la huelga en el Subte que propone el Proyecto significa la virtual prohibición del ejercicio de tal derecho, o al menos su ineficacia.

Recordemos que la Huelga es un derecho instrumental cuyo sentido fundamental es dotar de una herramienta idónea a la clase trabajadora para que pueda ejercer presión suficiente a los empleadores para doblegar su resistencia en el marco en el marco del conflicto capital-trabajo.

La constitucionalización de la Libertad Sindical, y uno de los derechos más importantes que la integran, el Derecho de Huelga, ha sido el costo que han debido asumir los Estados democráticos a cambio de la integración de la clase trabajadora al orden jurídico vigente en las sociedades de mercado.

El derecho de huelga pertenece a la clase de "derechos para obtener derechos". Además, es un derecho que en ejercicio provoca daño, lesividad patrimonial o de otra índole al destinatario, sea éste el Estado o una empresa privada. Sin la aptitud para infringir daño a los intereses del empleador, el derecho de huelga se vacía de contenido, situación no admitida por la Constitución. Vale traer a colación que la Corte Suprema ha sostenido en Vizzotti que *"los derechos constitucionales tienen, naturalmente, un contenido que, por cierto, lo proporciona la propia Constitución. De lo contrario, debería admitirse una conclusión insostenible y que, a la par, echaría por tierra el mentado control: que la Constitución Nacional enuncia derechos huecos, a ser llenados de cualquier modo por el legislador, o que no resulta más que un promisorio conjunto de sabios consejos, cuyo seguimiento quedaría librado a la buena voluntad de este último".-*

Como se dijo, el corazón del sistema de medidas de acción directa en actividades consideradas servicios esenciales está previsto en el art. 24 de la ley 25877 que determina:

Se consideran servicios esenciales a los: *"servicios sanitarios y hospitalarios, la producción y distribución de agua potable, energía eléctrica y gas y el control del tráfico aéreo"*. Esta enumeración que realiza la ley es **cerrada**, es decir, no pueden agregarse a la lista otras actividades, a no ser que el propio congreso de la Nación lo haga (lo que también sería discutible ya que en materia de derechos sociales rige el principio de progresividad y, su contracara, el de prohibición de regresividad).-

La otra alternativa que establece dicho artículo 24 para determinar que una actividad resulta un servicio esencial es mediante la intervención de la **Comisión de Garantías** (cuyas facultades están en dicho artículo y en el decreto reglamentario 272/06). Ello es posible en dos hipótesis:

- A) *“Cuando por la duración y extensión territorial de la interrupción de la actividad, la ejecución de la medida pudiere poner en peligro la vida, la seguridad o la salud de toda o parte de la población”.*
-
- B) *“Cuando se tratase de un servicio público de importancia trascendental, conforme los criterios de los organismos de control de la Organización Internacional del Trabajo”.*

En este último caso, y a modo de ejemplo, encontramos entre los antecedentes de OIT que han sido considerados como *“servicios públicos de importancia trascendental”* actividades tales como: el servicio de transbordadores de una isla, los servicios de una empresa portuaria nacional, los servicios de transportes de pasajeros y mercancías y de transporte ferroviario, los servicios de correos, los bancos, el sector del petróleo, el instituto monetario nacional y la división de sanidad animal y el **servicio de subterráneos**.-

En suma, para que una actividad sea considerada servicio esencial, tiene que estar específicamente prevista, o haber sido así calificada por la Comisión de Garantías en los supuestos que la ley menciona y únicamente para el conflicto concreto. Esto último es muy importante ya que no se puede calificar a una actividad como servicio esencial en abstracto ni de forma definitiva.

1.1.- Servicios Mínimos:

El artículo 19 del Proyecto analizado indica que *“En caso de conflictos colectivos que deriven en huelga del personal o de cualquier otro tipo de reclamo colectivo que afecte la prestación del servicio, se deberá garantizar la prestación de servicios mínimos, los cuales no podrán ser inferiores al noventa por ciento (90%) de los servicios regulares en horas pico y al sesenta por ciento (60%) de los servicios regulares en horas valle”.*-

Nuevamente el proyecto incurre en un exceso de atribuciones ya que contradice la norma nacional y fundamentalmente, los criterios de los Órganos de Control de OIT, en perjuicio de los derechos de los trabajadores.

Lo que la regulación vigente dispone en caso de corresponder fijar servicios mínimos por tratarse de una huelga que afecta servicios esenciales (previstos en la ley o declarados por la Comisión de Garantías), es que:

- La fijación de servicios mínimos debe ser razonable de manera que garantice la eficacia de la huelga,
- Las partes (empleador y trabajadores) deben ser quienes establezcan el porcentaje del servicio mínimo a brindar,
- El Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social de la Nación fijará los servicios mínimos en caso de falta de acuerdo de partes o cuando a éste lo considere insuficiente.

En suma, ninguna ley, y por ende el Proyecto de Ley en análisis, puede disponer la cuantía de los servicios mínimos porque no está dentro de las facultades de la legislatura ni de ningún otro poder. La determinación de la proporción de los servicios que se deben garantizar, cuando se trate de una Huelga en servicios que han sido considerados esenciales (cumplimiento las condiciones señaladas anteriormente) corresponde primero a las partes, y en su defecto, al Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de Nación.-

2.- RÉGIMEN SANCIONATORIO:

El artículo 20 dispone una sanción administrativa en caso de *“obstaculización o interferencia de la operación del servicio subte y cualquiera de sus actividades propias o conexas”*, el art. 22 dispone una multa para quien *“cause alarma en cualquiera de las instalaciones afectadas”* y el 23 para quien *“impidiere, estorbare o entorpeciere el funcionamiento del servicio público esencial...”*

Si bien está claro el objetivo antisindical de la norma, resulta poco cuestionable desde el punto de vista estrictamente jurídico. La redacción de la norma ha tomado el recaudo de no hacer referencia a los trabajadores ni al conflicto. En caso de darse una de las hipótesis previstas en el régimen sancionatorio en el marco de un conflicto colectivo será la justicia la que decida

que debe primar: si las medidas adoptadas en el marco de un conflicto colectivo o las sanciones administrativas.

En tal sentido, la preocupación se potencia si consideramos que el art. 70 concede la jurisdicción a la justicia contencioso administrativo.

3.- INCREMENTOS SALARIALES.

El segundo párrafo del art. 31 establece que *“Los incrementos salariales del personal sujeto a convenio colectivo de trabajo del operador del servicio, serán trasladados automáticamente a la tarifa técnica en el momento en que queden vigentes...”*

Se trata de una previsión de índole política y destinada a la opinión pública en el marco de una negociación salarial. La redacción y contenido del artículo traslada y responsabiliza a los trabajadores por los costos políticos de una suba en las tarifas. Es claramente extorsivo.

4.-JORNADA.

El artículo 34 dispone que *“La jornada de trabajo del personal de la prestadora del servicio subte será definida por la Autoridad de Aplicación considerando si las tareas a desarrollar, en cada caso, son o no insalubres”.*

Debemos recordar que mediante “Resolución N° 1105 SSRyF”, la Ciudad declaró como “INSALUBRES LAS CONDICIONES Y MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO DE LA EMPRESA METROVÍAS S.A. EN LOS TALLERES, GUARDAS, CHOFERES Y TÚNELES”.

Excepto que hayan cambiado las condiciones de salubridad en el medio ambiente del trabajo, no es posible recalificar los lugares de trabajo considerados insalubres.

Las condiciones de salubridad dependen de la adecuación del lugar de trabajo a las normas de seguridad e higiene, teniendo fundamentalmente en cuenta la salud del trabajador, y no la voluntad cambiante del poder administrativo ni las metas de productividad que fije el empleador.

En consecuencia, quien gestione el servicio de Subtes debe respetar la jornada de seis horas en los lugares que así lo determina la reglamentación actual.

5.- JURISDICCIÓN.

El proyecto de ley quita de la competencia de la Justicia Nacional del Trabajo para dirimir los conflictos gremiales o laborales. El art. 70 señala que *“Las resoluciones emanadas de una*

autoridad de la CABA respecto de los conflictos laborales y/o gremiales derivados del servicio subte, son recurribles dentro de los treinta (30) días hábiles judiciales siguientes a la notificación de la resolución por recurso directo ante la Cámara en lo Contencioso Administrativo y Tributario de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, conforme al trámite dispuesto por el artículo 465 del Código Administrativo y Tributario de la CABA.”

El plazo exiguo de 30 días para recurrir la resolución de la autoridad de aplicación resulta excesivamente restrictivo y atenta contra el derecho constitucional a la tutela judicial efectiva.

La segunda parte del artículo revela el objetivo de deslaborar el conflicto mediante el recurso de someterlo a los criterios particulares y limitativos del derecho administrativo, desconociendo que cuando se trata de derechos laborales y estando además de por medio un concesionario privado, el ámbito de natural de resolución de conflictos es la Justicia del Trabajo. Mas aún cuando incluso, el mismo proyecto reafirma que es de aplicación para los trabajadores la Ley de contrato de trabajo y los CCT aplicables, que son de la actividad privada y por lo tanto, corresponde a la Justicia del Trabajo dirimir los conflictos que pudieran llegar a suscitarse.

Como consecuencia, este artículo rechaza el ejercicio de los derechos sindicales (disruptivos y dañantes por naturaleza) por desconocer la racionalidad sistémica que ampara al derecho colectivo del trabajo.

6.- LAGUNA.

El proyecto nada dice sobre las condiciones de trabajo vigentes en general. Las únicas veces que procura regular alguna dimensión de las relaciones laborales vigentes, lo hace de forma regresiva o limitativa.

A los fines de evitar conflictos de interpretación respecto a la vigencia de determinadas condiciones o derechos, el proyecto debería indicar específicamente que quien gestione el servicio debe a respetar los derechos individuales y colectivos de los trabajadores que se encuentren vigentes a la hora del traspaso.

7.- DECLARACIÓN DE EMERGENCIA DEL SERVICIO PÚBLICO ESENCIAL

El proyecto declara en emergencia prestación del servicio SUBTE por un periodo de 5 años. En este contexto, SBASE podrá **contratar en forma directa** bienes, obras, servicios y

suministros; fijar las tarifas y los cuadros tarifarios, ***sin convocar a audiencia pública*** y contratar con Metrovías previo ***acuerdo de no aumentar la dotación de personal***

Asimismo, se prevé que SBASE convoque a Metrovías para, en 90 días como máximo, acuerden un esquema de *contratación directa de la operación* del SUBTE por un plazo inicial de 2 años, prorrogable durante la emergencia.

8.- OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SERVICIO. MARCO GENERAL

El proyecto prevé la concesión para la operación y el mantenimiento del SERVICIO SUBTE que podrá otorgarse a una Sociedad Anónima propiedad del Gobierno de la Ciudad o a empresas privadas seleccionadas por licitación o concurso público. Se autoriza a SBASE a ***concesionar por más de 5 años***, aún cuando el artículo 82 de la Constitución de la Ciudad manda en su inciso 5 que el Poder Legislativo *“Con la mayoría de los dos tercios del total de sus miembros aprueba toda concesión, permiso de uso o constitución de cualquier derecho sobre inmuebles del dominio público de la Ciudad, por más de cinco años”*. En este contexto, es oportuno recordar el artículo 84, que señala *“La Legislatura no puede delegar sus atribuciones”*.

En lo que hace a la fijación de las Tarifas, el proyecto presentado diferencia entre la TARIFA TECNICA, que refleja los costos de explotación, de la TARIFA AL USUARIO, efectivamente pagada. Ambas deberán ser revisadas anualmente e incrementadas previa audiencia pública. Sin perjuicio de esto, cualquier incremento de costos que supere el 7% iniciará un proceso de revisión tarifaria.

Es inaceptable el planteo incorporado en el proyecto de trasladar automáticamente todo incremento salarial del personal sujeto a convenio colectivo de trabajo del operador a la tarifa.

Si el Poder Ejecutivo optare por operar el servicio, podrá armar una ***Sociedad Anónima*** cuyas acciones corresponderán el 90% a SBASE, y el 10% al Gobierno de la CABA, ejerciendo la titularidad el Ministerio de Desarrollo Urbano. Esta nueva sociedad regirá las relaciones con su personal por la Ley N° 20.744 de Contrato de Trabajo y los Convenios Colectivos de Trabajo. Esto podría explicar que se elija la figura de sociedad anónima versus la sociedad del Estado.

Los recursos de la nueva S.A. pública provendrán del nuevo **Fideicomiso SBASE** que el proyecto autoriza a crear y de **futuros endeudamientos**.

El proyecto permite a la Sociedad Anónima tomar financiamiento del mercado nacional o internacional e, incluso, abrir el capital de la sociedad para permitir el ingreso de accionistas inversores que fortalezcan su posición para la obtención de financiamiento de envergadura. Es válido mencionar que los acuerdos sobre deuda necesitan ser aprobados por la Legislatura de la Ciudad y requieren el voto positivo de la mayoría absoluta de sus miembros, según manda la Constitución.

Con relación al **Fideicomiso SBASE**, se prevé el armado de un fideicomiso que tendrá por objeto solventar los gastos corrientes de mantenimiento y explotación y las obras de desarrollo, mejora y expansión del SUBTE. El fiduciario previsto es el Banco de la Ciudad de Buenos Aires y la duración es de 30 años.

Una vez más se autoriza a SBASE y/o el fiduciario a contraer préstamos, empréstitos y otras obligaciones con Bancos Oficiales y Privados, organismos de crédito, sociedades o personas jurídicas o de existencia visible del país y del exterior, solicitar y dar todo tipo de garantías personales y reales con relación a dichos créditos.

El destino del Fideicomiso será el pago del contrato de concesión; las inversiones y adquisición de bienes y servicios; el pago de los préstamos o de los cupones de las obligaciones negociables que emita SBASE; el pago de las obligaciones derivadas de deuda contraída por el FIDEICOMISO SBASE; el pago de las operaciones de crédito que se haya contraído y los gastos por servicio de seguridad.

El **FONDO SUBTE será el patrimonio del Fideicomiso**. Este fondo estará integrado por las tarifas a usuarios; los ingresos por explotaciones colaterales, como publicidad, tendidos de fibra óptica, alquileres de los espacios y locales en estaciones y túneles, etc. que la Ciudad estaría recuperando, el Fondo Permanente para la Ampliación de la Red de Subterráneos Buenos Aires (Ley 23.514); préstamos no reembolsables con destino al SUBTE; y los recursos que el Poder Ejecutivo o la Legislatura le destinen.

A estos recursos se agrega una **Contribución Especial Ferroviaria** abonada por quienes compren combustibles líquidos y gas natural comprimido; y en los peajes de la Red de Autopistas y Vías Interconectadas de la Ciudad. Para el pago de la contribución por compra de combustibles, el aporte va de \$0,15 por metro cúbico para el GNC a \$0,40 por litro para las naftas Premium. La contribución en el peaje será del 10% del valor de la tarifa.

Finalmente, se prevé completar el Fondo con un **Incremento en Patentes**. El proyecto modifica la Ley Tarifaria aplicando un régimen de las alícuotas diferenciadas para Vehículos en función de su valuación fiscal. Se parte de la alícuota general de 3,2% para vehículos de hasta \$150.000 y se introducen alícuotas crecientes, hasta el 5% para valuaciones fiscales superiores al \$300.000. Este planteo también requiere una mayoría especial para su aprobación.

En las Disposiciones transitorias se señalan los reclamos que, a través de acciones administrativas y/o judiciales, se realizarán al **Gobierno Nacional**. Entre ellas aparecen indemnizaciones por daños a la CABA mientras administró el servicio, autorizaciones y garantías necesarias para obtener financiamiento internacional y los 105 coches de subterráneos que se necesitan para la Línea A.

Adicionalmente, el proyecto condiciona la aplicación de la Contribución Especial Ferroviaria y el aumento en Patentes a que el Gobierno Nacional envíe los recursos correspondientes según el art. 75 inc. 2 de la Constitución Nacional¹; el saldo a favor resultante del Convenio Marco en Materia de Transporte Ferroviario N° 42 de fecha 17/10/2007 y los recursos correspondientes a las obras previstas en el Programa de Obras, trabajos indispensable y adquisición de bienes aprobado a través del Decreto N° 1683/2005.

Si el Gobierno Nacional da cumplimiento a estos envíos, entonces no se aplicarán ni la Contribución Especial sobre combustibles y peajes ni las modificaciones a la Ley Tarifaria aumentando Patentes.

9.- CONCLUSIONES:

¹ No habrá transferencia de competencias, servicios o funciones sin la respectiva reasignación de recursos, aprobada por ley del Congreso cuando correspondiere y por la provincia interesada o la ciudad de Buenos Aires en su caso.

- El Proyecto en análisis incurre en excesos en tanto la Legislatura de la Ciudad carece de facultades para establecer una nueva actividad como servicio esencial (por fuera del listado taxativo de art. 24 la ley 25877), como así también para determinar unilateralmente la extensión de los servicios mínimos a prestar. La regulación del Proyecto significa la virtual prohibición del ejercicio de la Huelga en el Subte o al menos, su vaciamiento. La regulación de la huelga en servicios esenciales es una cuestión de fondo y por ende, es materia exclusiva del Estado Nacional.

- El régimen sancionatorio relacionado con eventuales interferencias, obstaculización, impedimento, etc, del servicio está dirigido a impedir o limitar el ejercicio de los derechos colectivos en el marco de un conflicto. Sin embargo los argumentos para su objeción corresponden al terreno político mas no jurídica.

- De igual modo, el Proyecto pretende avanzar indebidamente en la posibilidad de recalificar la salubridad del medio ambiente de trabajo.

- Resulta de dudosa constitucionalidad la pretensión de atribuir la jurisdicción contencioso administrativa la tarea de resolver controversias en torno a resoluciones administrativas sobre conflictos laborales o gremiales.

- El Proyecto debería garantizar expresamente la vigencia efectiva y el respeto de los derechos que gozan los trabajadores al momento del traspaso.

- En lo que hace al contrato con Metrovías y la futura concesión de la operación y mantenimiento del Servicio de Subterráneos, la propuesta macrista implica:

- un período de 2 a 3 meses para acordar con Metrovías una contratación directa de 2 a 5 años.
- declaración de la EMERGENCIA del servicio por 5 años, periodo en el cual SBASE podrá obviar todos los mecanismos de contratación propios del Gobierno de la Ciudad, aumentar la tarifa sin audiencia pública y congelar el ingreso de personal.
- vencida la emergencia, se propone la contratación por más de 5 años de una empresa privada o de una Sociedad Anónima de propiedad de la Ciudad para la prestación del servicio SUBTE.

- diferenciar la tarifa técnica de la que efectivamente pague el usuario. La tarifa técnica refleja los costos de explotación y se revisa anualmente. Además, todo incremento del 7% en los costos dispara un proceso de revisión tarifaria.
- Los incrementos salariales son directamente trasladados a la tarifa
- Los funcionarios estimaron un costo, a valores de 2011, de operación de la red de \$1.050 millones anuales, que no se cubre completamente con los ingresos por venta de pasajes. Se estima un bache financiero de \$500 millones.
- El proyecto prevé la creación de un FONDO SUBTE que incorpora a los montos que actualmente ya se destinan a SBASE una Contribución Especial que paga quien compra combustible en la Ciudad y en los peajes de la red de autopistas. También se prevé un aumento en las patentes de los vehículos de mayor valor.
- Estos aumentos no serán aplicados si el Gobierno Nacional envía los recursos a los que refiere el art. 75 de la Constitución Nacional y los recursos correspondientes al programa de obras del Decreto 1683/05 y al Convenio Marco en Materia de Transporte Ferroviario N° 42.
- También estima el Poder Ejecutivo local que la red requiere de inversiones por u\$S 1300 millones para obras y material rodante, de los cuales U\$S 500 se necesitan de manera urgente para continuar operando. El proyecto prevé autorizaciones de endeudamiento de todo tipo que debieran contar con aprobación de la Legislatura y mayorías especiales.

Es importante mencionar que, salvo estas estimaciones gruesas que se enuncian sin ningún cálculo estimativo que las sustente, el proyecto se presenta sin información que remita a costos de operación, ingresos por venta de pasajes, ingresos por actividades conexas, cálculos en materia de inversiones, planes de obras, etc. No se discute el régimen de ganancias que se pretende negociar con la empresa Metrovías SA y tampoco hay estimaciones sobre la posible recaudación extraordinaria originada en los cambios introducidos al régimen de patentes y en las Contribuciones Especiales.