

**CONTESTA DEMANDA – ACOMPAÑA DOCUMENTACIÓN – MANTIENE
RESERVA DE CUESTIÓN CONSTITUCIONAL Y CASO FEDERAL**

Señora Jueza:

NICOLAS JORGE CABALLERO, C.P.A.C.F. T° 87 F° 73, CUIT 23-28348302-9, abogado de la Procuración General de la Ciudad y BERNARDO CAZENAVE, abogado de Subterráneos de Buenos Aires SE, por las representaciones de las demandadas ya acreditadas en autos, con el patrocinio letrado del Sr. Director General de Dictámenes y Litigios complejos de la Procuración General de la Ciudad de Buenos Aires, Dr. AGUSTÍN LUZZI, manteniendo el domicilio constituido en la calle Uruguay 458 – Departamento de Oficios Judiciales y Cédulas – (RESOLUCIÓN N° 77/PG/2006), y el electrónico en CUIT 34-99903208-9, con correo electrónico notificacionesjudicialespg@buenosaires.gob.ar, en los autos caratulados **"BREGMAN, MYRIAM TERESA y OTROS c/ GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (GCBA) y OTROS s/ AMPARO – USUARIOS y CONSUMIDORES"** Expediente N° 54528/2024-0, a la Sra. Jueza decimos:

I. OBJETO

Que siguiendo expresas y precisas instrucciones de nuestras mandantes, venimos en tiempo y forma oportunos y de acuerdo con lo prescripto por los artículos 134 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires y 10 de la Ley 2145 (texto según Ley 6588), a contestar el traslado de la demanda impetrada por la Asociación Civil Observatorio del Derecho a la Ciudad, que tramitan por conexidad a la esta causa 54.028/2024-0, por los Estudiantes, Trabajadores y Vecinos de Almagro representados por la letrada Agustina

CATyRC
Juzgado N°4
Sec. N°7
Expediente
N°54528/2024-0

Lanzat, y por Mauro Gabriel Palacios, que se han adherido a la demanda presentada por Myriam BREGMAN solicitando desde ya en base a las consideraciones de hecho y de derecho que expondremos, el rechazo de la misma en todos sus términos.

II. PRETENSIÓN

La acción iniciada se trata de una demanda de amparo colectivo promovida por la Asociación Civil Observatorio del Derecho a la Ciudad, contra el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCBA) y Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) a fin de que se declare la nulidad de la resolución 5/SBASE/24 que estableció el aumento de la tarifa de servicio del subte y nuevos cuadros tarifarios.

Asimismo, los Estudiantes, Trabajadores y Vecinos de Almagro representados por la letrada Agustina Lanzat, y por Mauro Gabriel Palacios se adhirieron a los fundamentos de hecho y derechos expuestos en la demanda presentada por Myriam Bregman, Alejandrina Barry, Patricio Del Corro, y Claudio Dellecarbonara.

A su vez, la Asociación Civil Observatorio del Derecho a la Ciudad solicitó el dictado de una medida cautelar urgente, en los términos de los artículos 61 de la ley 4472, 135 y 179 del CCAyT, a fin de que se suspenda la vigencia y efectos de dicha resolución.

Fundaron su legitimación bajo su calidad de habitantes de la Ciudad y usuarios del servicio de subte.

En cuanto a los hechos que fundan su demanda, la Asociación relata que, a través de la Resolución N° 5/SBASE/24 se fijó el importe de la tarifa del servicio de SUBTE en la suma de \$859,07, conforme costos de explotación

reflejados en el Anexo I, asimismo, se aprobó nuevos cuadros tarifarios, conforme Anexo II.

Expresa que el Gobierno de la Ciudad convocó a audiencia para oficializar los nuevos aumentos de la tarifa. La cual ocurrió el 25 y 26 de abril. Señalan que el cuadro tarifario vigente desde el 4 de febrero fue el dispuesto por la Resolución de Directorio 27/SBASE23, que establecía una tarifa técnica de \$397,55. La tarifa al usuario general se dispuso de un valor de \$125, un 30% de la tarifa técnica. Manifiesta que la nueva tarifa técnica fijada en la Resolución es de \$859,07.

En la presentación en conteste, argumentan que las tarifas no resultan ser razonables y proporcionales conforme lo establece el art. 24 de la Ley 4472. Agregan que el aumento de la tarifa técnica es coherente con el índice de inflación correspondiente a los meses de diciembre de 2023 a mayo, el cual fue de un 110,78%, siendo el aumento de la tarifa técnica en dichos meses de un 116%, pero que los porcentajes de aumentos aplicados a la tarifa al usuario son superiores a la tarifa técnica y a la inflación.

Refieren que el incremento de la tarifa al usuario incumple con el mandato de proteger el "interés económico" de los usuarios de servicios públicos consagrado en el art. 42 CN.

Imaginan que el aumento de la Tarifa al Usuario en forma no coordinada con la Tarifa del colectivo e incrementando la distancia entre ambas tarifas generará consecuencias contrarias al principio de promover el uso generalizado del SUBTE.

Consideran que no se cumplimentó con la Ley N° 6 al no explicitar en los fundamentos de qué manera se ha tomado en cuenta las opiniones de la

ciudadanía.

Finalmente, sostuvieron que la Resolución 5/SBASE/24 debe ser declarada nula por presentar vicios en la causa, motivación y finalidad.

Luego detallaron los que consideran requisitos para la solicitud de la medida cautelar, ofrecieron prueba y efectuaron reserva de caso federal.

En relación a las manifestaciones expresadas por los Estudiantes, Trabajadores y Vecinos de Almagro representados por la letrada Agustina Lanzat, sostienen que el costo del transporte les representa un gasto difícil de afrontar en el contexto socio-económico y los estudiantes solicitan un boleto educativo gratuito. Refieren que el uso del subte es el más eficiente en temas de tiempos y cuestiones ambientales, consideran que debería ser un transporte mucho más económico, ecológico y sustentable que el transporte automotor.

Por su parte, el Dr. Mauro Palacios solicita se declare nula la Resolución por no estar debidamente motivada, lo considera una vía de hecho administrativa. Expresa que no se explicitó de qué manera han tomado en cuenta las opiniones y fundamentos de la ciudadanía, ni las razones de su rechazo. Opina que no respeta las pautas de razonabilidad y proporcionalidad debidas

III. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

A. INEXISTENCIA DE CASO, CAUSA O CONTROVERSIA QUE HABILITE LA JURISDICCIÓN

Tal y como veremos a lo largo de la presente, no se verifica la existencia de un caso, causa o controversia que habilite la jurisdicción.

En tal sentido, la primera e imprescindible cuestión que ha de acreditarse en el caso de un amparo colectivo es la existencia de una afectación concreta que permita el conocimiento del magistrado interviniente, esto es en los términos del amparo *“acto u omisión de autoridades públicas o de particulares, que en forma actual o inminente, lesione, restrinja, altere o amenace con arbitrariedad e ilegalidad manifiesta, derechos y garantías reconocidas por la Constitución Nacional, los tratados internacionales, las leyes de la Nación, la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las leyes dictadas en su consecuencia y los tratados interjurisdiccionales en los que la Ciudad sea parte”*, conforme dispone el artículo 2 de la Ley 2145 de la Ciudad.

A tenor de los términos de la demanda se advierte inmediatamente que no existe ningún acto u omisión imputable al Gobierno Local que suponga la existencia de un caso que justifique la intervención de la magistrada.

El fundamento último que inspira los sistemas judiciales estructurados sobre la base de las categorías de *“causa”* y *“legitimación”* es garantizar el respeto del derecho de defensa y la división de poderes.

La limitación que impone al Poder Judicial se refiere a expedirse sólo cuando se configura un caso, con las características ya descritas, asegura que la decisión del pleito versará acerca de derechos reconocidos por el ordenamiento jurídico, luego de haber sido debatidos entre aquellas partes a quienes el pronunciamiento afectará de modo directo por ser ellas titulares de las situaciones subjetivas comprometidas.

Además, circunscribir el objeto del proceso judicial a la protección de derechos garantiza que cuando el pleito involucra el ejercicio de competencias privativas de otras ramas de Gobierno los jueces sólo se expedirán en relación

con el derecho comprometido sin que sus decisiones puedan modificar la distribución del poder prevista en la Constitución.

Por su parte, tal y como ha señalado el máximo tribunal, para la habilitación de la jurisdicción en un proceso colectivo debe advertirse una trasgresión del piso mínimo del derecho invocado y la misma debe resultar ostensible y evidente para habilitar la excepcional vía del amparo.

En el caso que nos ocupa se advierte que lo planteado podría ser calificado -en el mejor de los casos- como una mera discrepancia o disconformidad con las políticas públicas llevadas a cabo desde el Gobierno en relación con la tarifa del servicio de subte, lo que en modo alguno supone una afectación de la garantía mínima del derecho fundamental a la participación de los usuarios y usuarias del Subte en la fijación de una tarifa razonable.

Asimismo, tampoco la parte actora ha presentado una situación ostensible y manifiesta que revele la transgresión del piso mínimo del derecho cuya afectación invoca, lo que corrobora la ausencia de un antecedente válido que habilite el tratamiento excepcional solicitado por vía del amparo colectivo.

En tal sentido, la Corte Suprema de Justicia ha señalado que "(...) *En el campo de las reglas normativas, ello significa que hay una garantía mínima del derecho fundamental que constituye una frontera a la discrecionalidad de los poderes públicos. Para que ello sea posible, debe acreditarse una afectación de la garantía, es decir, una amenaza grave para la existencia misma de la persona*" (CSJN, "Q. C., S. Y. c/ Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires s/ amparo", 24/04/2012)

Esta cuestión – a desarrollarse en los próximos acápite - trae aparejado la ausencia de caso, causa o controversia que conduce al rechazo de la acción *in limine*.

1. Falta de legitimación procesal

Inexistencia de derechos de incidencia colectiva

En el fallo "**Halabi**", la CSJN señaló que *"... la regla general en materia de legitimación es que los derechos sobre bienes jurídicos individuales son ejercidos por su titular. Ello no cambia por la circunstancia de que existan numerosas personas involucradas, toda vez que se trata de obligaciones con pluralidad de sujetos activos o pasivos, o supuestos en los que aparece un litisconsorcio activo o pasivo derivado de la pluralidad de sujetos acreedores o deudores, o bien una representación plural. En estos casos, no hay variación en cuanto a la existencia de un derecho subjetivo sobre un bien individualmente disponible por su titular, quien debe, indispensablemente, probar una lesión a ese derecho para que se configure una cuestión justiciable"*.

En ese caso la CSJN se refiere también a una segunda categoría que se vincula con la defensa de derechos de incidencia colectiva sobre bienes colectivos, señalando que *"la tutela de los derechos de incidencia colectiva sobre bienes colectivos corresponde al Defensor del Pueblo, a las asociaciones y a los afectados, y que ella debe ser diferenciada de la protección de los bienes individuales, sean patrimoniales o no, para los cuales hay una esfera de disponibilidad en cabeza de su titular"*.

Asimismo, en el precedente citado, se invoca una tercera categoría, expresando *"...La Constitución Nacional admite en el segundo párrafo del art. 43 una tercera categoría conformada por derechos de incidencia colectiva"*

referentes a intereses individuales homogéneos. Tal sería el caso de los derechos personales o patrimoniales derivados de afectaciones al ambiente y a la competencia, de los derechos de los usuarios y consumidores como de los derechos de sujetos discriminados. (...) El primer elemento es la existencia de un hecho único o complejo que causa una lesión a una pluralidad relevante de derechos individuales. El segundo elemento consiste en que la pretensión debe estar concentrada en los efectos comunes y no en lo que cada individuo puede peticionar, como ocurre en los casos en que hay hechos que dañan a dos o más personas y que pueden motivar acciones de la primera categoría. (...) Como tercer elemento es exigible que el interés individual considerado aisladamente, no justifique la promoción de una demanda, con lo cual podría verse afectado el acceso a la justicia".

Inexistencia de bienes colectivos.

Lo reclamado en autos, sustentado en la presunta afectación del derecho patrimonial de las usuarias y los usuarios del Subte y a su participación en la fijación de una tarifa razonable, lo cual sólo puede ser ejercido por dos de las vías descriptas en el precedente "**HALABI**": el ejercicio de la acción individual por parte del afectado, o bien la tercera categoría que posibilita el ejercicio de acciones amparadas en los intereses individuales homogéneos de una clase afectada por un hecho común.

Ahora bien, en el presente expediente, erróneamente se puede afirmar que nos encontramos frente a bienes colectivos indivisibles, toda vez que existe una afectación mensurable individualmente cuya titularidad se encuentra reservado al particular afectado.

Inexistencia de interés subjetivo individual

En el presente no se verifica la presentación por la parte actora de un solo caso que demuestre la afectación individual de algún integrante de la clase que pretende representar.

En este sentido, más allá de que no pueda apreciarse la existencia de un supuesto de incidencia colectiva que habilite la jurisdicción, lo cierto es que siquiera se han invocado y mucho menos acreditado algún caso concreto de perjuicio a un damnificado que suponga el antecedente del reclamo.

Por el contrario, la estructura del reclamo responde exclusivamente a afirmaciones dogmáticas sobre la existencia de una afectación genérica del derecho patrimonial de las usuarias y los usuarios del Subte y su participación en la fijación de una tarifa razonable.

Inexistencia de intereses individuales homogéneos

En relación con los intereses de todos aquellos usuarios y usuarias del servicio de Subte que los actores dicen representar se denota la ausencia de intereses comunes que permitan agruparlos, en tanto y en cuanto todos ellos son portadores de intereses sustancialmente diferentes, no pudiendo encuadrarse así en derechos de incidencia colectiva referentes a intereses individuales homogéneos.

De esta manera, el verdadero problema se encuentra en la ausencia de la configuración de clase, no se verifica la homogeneidad que exige la CSJN.

En línea con lo expuesto, la Ley de Amparo de la Ciudad de Buenos Aires, en su artículo 7 sostiene que *"La demanda debe interponerse por escrito y contendrá: a. El nombre, apellido, domicilio real y domicilio constituido*

del accionante. Contenido de la demanda - La demanda debe interponerse por escrito y contendrá: b. La justificación de la personería invocada, en caso de así corresponder. c. La individualización en lo posible del autor del acto, hecho u omisión lesiva contra el que va dirigida la acción. d. La relación circunstanciada de los extremos que hayan producido o estén en vías de producir la lesión del derecho o garantía tutelados por el art. 14 de la Constitución de la Ciudad #. e. El ofrecimiento de toda la prueba que intenta valerse. f. La petición, en términos claros y precisos. En caso de amparo colectivo, además de los requisitos anteriores, se debe identificar al grupo o colectivo afectado". (El resaltado me pertenece).

En la especie, la parte actora no indicó, ni probó, ni ofreció probar, qué acción u omisión del Gobierno Local estaría afectando al conjunto que dice representar, y que tal circunstancia la autorice a reconocerle la condición de parte afectada en este proceso.

Resulta de utilidad recordar el voto del Dr. Lozano en los autos **"Asesoría Tutelar CAyT n° 4 (oficio ACCAYT n° 1 448/13) c/ GCBA s/ amparo s/ recurso de inconstitucionalidad concedido"** (Expte. n° 13386/16) en donde dice en su parte pertinente que: *"Los derechos de incidencia colectiva dan ocasión a que alguna o algunas personas legitimadas obren en interés del conjunto. Pero, aun cuando un derecho sea de incidencia colectiva, sigue teniendo titulares que pueden instar la intervención judicial, así como un universo de sujetos que están excluidos de dicha atribución. Una vez más, el derecho patrimonial de las usuarias y los usuarios del Subte y a su participación en la fijación de una tarifa razonable no es distinto en este aspecto. En efecto, la invocación de que se trata de "derechos de incidencia colectiva" no exime, a quien pretende representar a un grupo, del deber de identificar al grupo y la relación jurídica. Luego, ese grupo podrá estar determinado con mayor o menor*

intensidad, según se trate de derechos individuales homogéneos o derechos indivisibles".

En el caso de autos, el colectivo al cual se hace referencia es hipotético, ya que no se encuentra individualizada la afectación concreta ni el grupo. Una pretensión colectiva tendiente a tutelar derechos individuales homogéneos requiere como presupuesto para su procedencia la demostración de una afectación a ese derecho.

A su turno, en otros varios precedentes del Máximo Tribunal se ha afirmado que la existencia de "**caso**", "**causa**" o "**controversia**" presupone la existencia de lo que definimos como "**parte**" en el proceso; esto es la calidad de quien reclama o se defiende y, por ende, la de quien se beneficia o perjudica con la resolución adoptada al cabo del proceso (confr. Fallos 322:528 y 326:3007, entre otros).

En ese orden de ideas es la parte la que debe demostrar la existencia de un interés jurídico suficiente o, como lo ha expresado la misma CSJN, que los agravios expresados la afecten de forma "*suficientemente directa*", o "*substancial*" (confr. Fallos 306:1125; 307:1379; 308:2147; 310:606, entre muchos otros).

En consonancia con lo expuesto, "*no toda persona se encuentra legitimada para entablar cualquier acción. Tampoco es posible sostener que –necesariamente– toda pretensión puede ser formulada ante los estrados judiciales, ni –mucho menos ante cualquier magistrado, sin que de tal limitación se siga indefectiblemente una afectación al principio de acceso a la tutela judicial efectiva*". (confr. Cám.CAyT, sala III, Expte. Nro. 45722/0).

Según lo establecido por el TSJ en “**De Wandeleer, Jean y otros**” Expte. N° 9797/2013, dictado en fecha 13/08/2014, en el voto de la Dra. Ana María Conde: **“Todo proceso tiene requisitos de validez que se denominan presupuestos procesales, indispensables para el nacimiento y normal desenvolvimiento de la relación jurídica procesal. En otras palabras, los presupuestos procesales son las condiciones que deben concurrir en una relación procesal para que el juez pueda dictar sentencia sobre el fondo, y cuya ausencia puede declararse incluso de oficio. (...) El art. 116 CN y —en el plano local— el art. 106 CCBA determinan un sistema judicial basado en las categorías esenciales de “causa” y “legitimación”, es decir exclusivamente dirigido a proteger derechos reconocidos por el ordenamiento jurídico. En otras palabras, la existencia de un caso o causa susceptible de ser tratado por un órgano judicial, y planteado por parte de sujeto legitimado, constituyen presupuestos esenciales de validez del proceso, pues si tramitara un juicio sin la existencia de una “causa”, el Poder Judicial intervendría en un supuesto que excede las competencias que le fueron constitucionalmente asignadas, con la consiguiente violación del principio de división de poderes”.**

Como menciona Verbic en “Precisa identificación de la clase representada, vía procesal, y “causa o controversia colectiva” (III Congreso Internacional de Derecho Procesal Garantías Constitucionales en el Proceso - Universidad de Costa Rica - 13 y 14 de Octubre 2015), las Federal Rule of Civil Procedure 23 (FRCP 23) reza sobre las acciones de clase que **“debe existir una exigencia que asegure la protección justa y adecuada de los intereses del grupo, siendo el mismo un pilar fundamental sobre el cual se asienta todo el sistema. La misma es fundamental para que la decisión no vulnere la garantía del debido proceso legal”.**

Luego, continúa sosteniendo que **“la acción de clase sólo será certificada en la medida que un representante proteja justa y adecuadamente los**

intereses de la clase. Sin embargo, para que esto exista: no debe existir indiferencia, es decir, que el supuesto representante de la clase sólo esté dispuesto a defender clase en la medida que ello sirva en sus propios fines".

Corolario sobre el presente punto

Como consecuencia resulta menester destacar que no existen en autos derechos subjetivos afectados ni derechos individuales homogéneos.

Tampoco está delimitada la clase colectiva ni han demostrado poder ejercer una representación adecuada de la clase, todo lo cual resulta una carga del accionante.

Resulta claro entonces que la actora carece de legitimación para obrar, siendo la legitimación requisito esencial y presupuesto del caso judicial llave para la intervención de la Magistratura (art. 106 CN y 116 CCABA).

2. Inexistencia de caso. Ausencia de perjuicio concreto

Advirtiendo que no nos encontramos ante una categoría de derechos de incidencia colectiva referentes a intereses individuales homogéneos o de derechos colectivos indivisibles, corresponde igualmente analizar si existe afectación a esos hipotéticos derechos.

Es decir, suponiendo hipotéticamente que la Sra. Jueza entienda que nos hallamos ante esa categoría de derechos, debemos analizar si los mismos se encuentran afectados, en los términos que se narran en el escrito de inicio.

Aún en esa improbable hipótesis, no puede de modo alguno afirmarse que esos derechos se encuentren afectados de parte de nuestras mandantes.

En el caso de autos la carencia de este recaudo es evidente, ya que el cuestionamiento que realizan los actores es meramente hipotético o conjetural, sin manifestar cuál es el perjuicio o afectación concreto que estaría sufriendo, pretendiendo fundar su planteo en meras "*consideraciones*", siendo todo su argumento su simple discrepancia con políticas desplegadas por la autoridad pública en materia tarifaria de servicio público, lo cual además, no es materia cuyo análisis y debate corresponda al órgano judicial.

En el escrito de demanda sólo se efectuó una mención general a la presunta vulneración de derechos que apareja la actuación endilgada a las aquí demandadas, extremo que no resulta útil para tener por configurado el perjuicio diferenciado al que se hizo mención en el párrafo precedente, tornando aplicable la doctrina sentada por inveterada jurisprudencia, en el sentido de que la inexistencia del derecho subjetivo a la legalidad determina que, la reacción impugnatoria no pueda ser promovida por quien no se encuentra personal y directamente perjudicado.

Los amparistas no logran acreditar siquiera someramente cuáles son concretamente los derechos lesionados.

La parte actora se encuentra obligada a acreditar cuál es el daño. Nada de ello ha hecho, ni siquiera ha intentado demostrar cuál sería la afectación del derecho patrimonial y su participación en la fijación de la tarifa del servicio del subte, como así tampoco, acredita los extremos invocados por el cual esta parte incumpliría la normativa vigente.

Se reitera que la pretensión cautelar está basada en una hipótesis, en una simple expresión de disconformidad de la actora con las políticas que se vienen desplegando en materia de la tarifa del servicio público de subte.

Los amparistas no han expresado cuáles serían los perjuicios concretos que las políticas públicas les generan, basan su pedido en simples apreciaciones genéricas sin apoyatura probatoria lo que y sin presentar un caso, causa o controversia que resulte concreto y produzca una afectación real y actual.

Así, en el fallo "**PRODELCO**", el Alto Tribunal, sostuvo que: *"ningún principio es más fundamental para el cumplimiento del adecuado rol de la judicatura en nuestro sistema de gobierno que la limitación constitucional de la jurisdicción de los tribunales federales a concretos casos o controversias", de manera tal que "el ejercicio de la función jurisdiccional requiere que los litigantes demuestren la existencia de un perjuicio ... de orden 'personal, particularizado, concreto y además, susceptible de tratamiento judicial, recaudos que han de ser examinados con particular rigor cuando se pretende debatir la constitucionalidad de un acto celebrado por alguno de los otros dos poderes del Estado"*.

Asimismo, se ha señalado que *"de esa ampliación constitucional de los sujetos a quienes se reconoce legitimación para requerir el amparo, no se sigue la automática aptitud para demandar, sin examen de la existencia de cuestión susceptible de instar el ejercicio de la jurisdicción. La incorporación de intereses generales o 'difusos' a la protección constitucional, en nada enerva la exigencia de exponer cómo tales derechos se ven lesionados por un acto ilegítimo"*.

Como la Sra. Jueza podrá apreciar, no se determina cuál es el acto o conducta ilegítima que lesiona los derechos de los usuarios y usuarias del servicio del Subte sino más bien, es un pedido al órgano judicial para que se inmiscuya en las políticas públicas y ordene judicialmente una nueva tarifa del servicio público del subte.

Con tan sólo revisar el escrito de inicio se concluye fácilmente que la acción que se intenta sólo se sustenta en consideraciones y afirmaciones puramente dogmáticas que no tienen soporte legal, fáctico ni técnico alguno.

En virtud de lo anterior, es evidente que no hay un caso, causa o controversia propiamente dicha que torne necesaria la intervención de un juez para que dirima un conflicto que sólo existe en la imaginación de la parte actora y, por ende, la pretensión de la parte actora debe ser rechazada.

En suma. No acreditan los actores cuál sería su legitimación para intervenir ni se invocó ningún interés propio que se encuentre afectado de manera actual y concreta, lo que importa una inexistencia de "caso, causa o controversia" conforme venimos relatando, y que impone el rechazo de la acción de amparo intentada, lo que así solicitamos se resuelva.

B. OPORTUNIDAD PROCESAL PARA RESOLVER EL PLANTEO DE FALTA DE CASO, CAUSA O CONTROVERSIA

Preliminarmente es oportuno plantear que la falta de caso, causa o controversia y como presupuesto de la misma la falta de legitimación de los actores, deberá ser resuelto como pronunciamiento inicial del presente litigio, sellando de esta forma la suerte de la demanda intentada por los actores.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación reconoce en el *leading case* "Halabi" la influencia de lo normado para las *class actions* norteamericana.

Como menciona Verbic en "*La representatividad adecuada en las Class Actions norteamericanas*" (Revista de Derecho Comercial Abeledo Perrot nº 233, Nov/Dic. 2008 nota a fallo) "*La evaluación de todos los prerequisites previstos en la Rule 23(a) por parte del juez se realiza en una etapa temprana del proceso. En el supuesto de estimar que aquellos se encuentran reunidos y que la pretensión encuadra en alguna de las "hipótesis de cabimiento" previstas en la Rule 23(b), el juez certifica la acción como colectiva. El dictado de esta sentencia interlocutoria determina que el pleito tramitará en el marco de las previsiones establecidas por la Rule 23 y que la sentencia a dictarse estará revestida de una cualidad de cosa juzgada también de tipo colectivo. Las importantes consecuencias que ello implica han llevado a destacar que el juez debe utilizar un criterio estricto al efectuar el análisis*".

Por otra parte, resulta liminar la aplicación de las reglas procesales previstas por la Ley de Amparo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cual establece en el "*Artículo 28.- Normas supletorias - Se aplican supletoriamente, y en cuanto sean compatibles con la naturaleza de la acción de amparo, las disposiciones contenidas en el Código Contencioso Administrativo y Tributario de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*".

El artículo 284 del Código Contencioso Administrativo y Tributario prevé la falta de legitimación para obrar en el actor/a o en el/la demandado/a como excepción previa y el artículo 286 establece que la interposición de excepciones previas suspende el plazo para contestar la demanda, y en su caso reconvenir.

A modo de ejemplo en otra jurisdicción, el Código Procesal Civil y

Comercial de la Nación, en el artículo 347 inciso 3° indica, entre las excepciones admisibles, la falta de legitimación para obrar en el actor o en el demandado y siendo manifiesta se resuelve como previa y de especial pronunciamiento.

Estas excepciones suspenden la continuación del proceso hasta que se resuelvan favorable o desfavorablemente, si se declara que la cualidad de las partes no es pertinente para admitir la acción, la sentencia hace cosa juzgada evitando que el caso se reedite.

“La legitimación para obrar o legitimación en la causa no es un presupuesto procesal (que son requisitos que deben cumplirse para la constitución de una relación procesal válida), sino un presupuesto sustancial o presupuesto para la sentencia de mérito, en cuanto sólo en caso de tener las partes legitimación en la causa el juez entrará a juzgar sobre el fondo, es decir, sobre la razón o sinrazón de la demanda. Es decir, sólo después de concluirse que las partes tienen legitimación para obrar, se entra a juzgar el mérito o fundabilidad de la pretensión” (MORELLO, SOSA y BERIZONCE: “Códigos Procesales...”, Bs. As., -Abeledo-Perrot-, La Plata -Lib. Editora Platense-, tomo IV-B, 1990, pág. 221).

“(...) es aconsejable que las cuestiones referidas a los requisitos de la acción sean resueltas con carácter previo, eliminando del proceso toda cuestión que no permita un pronunciamiento sobre el fondo. El juez debe examinar, primero, si no existen elementos para regular la constitución del proceso; en segundo lugar, si se han cumplido las condiciones para dar curso a la acción, y en tercer lugar, si la pretensión es fundada. Las dos primeras cuestiones debe decidir las antes de entrar al fondo del asunto...” (En “La Legitimación” - Homenaje al Prof. Dr. Lino Enrique Palacio - Abeledo Perrot - Roland Arazi y otros- págs. 30/33, con cita de Chiovenda y Fairén Guillén.

Por su parte, los/las jueces/zas como directores del proceso tienen el deber de prevenir nulidades. En esta línea, señala la doctrina que *“el deber de individualizar antes de dar trámite a cualquier petición los defectos u omisiones que adolezcan los actos debe ser interpretado en su cabal extensión, no sólo como función de purgar vicios que puedan haberse dado a lo largo del proceso sino, también, de prevenir las consecuencias que pueda traer aparejada una actividad viciada y su acarreo a lo largo del proceso”* Cfr. GILARDONI, Victoria, VEGA, Gustavo, Nulidades procesales en la etapa probatoria y los deberes del juez de prevenir y subsanar vicios, 2015, Cit.

Así, el TSJ en autos **“GCBA s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en/ Cúneo, Ricardo Luis y otros c/ GCBA s/ incidente de apelación”**, expte. n° 12596/15 ha sostenido que para la CSJ debe existir una *“colisión efectiva de derechos”* (Fallos 2:253, 24:248, 94:51, 130:157, 243:177, 256:103, 263: 397 entre muchos otros), en esto se plasma la aludida concreción.

Para ser considerado *“parte”* en un proceso judicial, el interesado debe acreditar además que tiene un *“interés especial”* en la causa; esto es, que persigue la determinación de un derecho debatido en *“concreto”*, porque el resultado de lo que se decida lo va a afectar en forma *“directa”* o *“sustancial”*, en otros términos, que cuenta con un *“interés jurídico suficiente”* para estar en juicio (Fallos 306:1125; 308:2147; 310:606; 331:2287).

La carencia de legitimación se configura cuando alguien que se presenta como parte no resulta ser el titular de la relación jurídica sustancial de su pretensión (Fallos 321:551; 322:385; 326:1211). En tal sentido, se ha dicho que *“la existencia de legitimación es presupuesto de la configuración del caso judicial”*, y que para ello, la parte debe acreditar una afectación *“suficientemente directa”*, *“inmediata”*, *“especial”*, *“sustancial”* o de *“suficiente concreción e*

inmediatez” —en los términos del cimero Tribunal— respecto de los derechos que invoca conculcados, incluso en el marco de acciones meramente declarativas (Fallos 326:1007 y sus citas entre otros) y aún frente a los recientes cambios normativos y jurisprudenciales operados en materia de legitimación procesal ampliada derivados de la reforma constitucional de 1994 (Fallos 333:1212 entre otros).

Ambos parámetros, la acreditación del caso concreto y de la legitimación procesal, corresponde sean analizados incluso de oficio, pues su ausencia o desaparición importa la de juzgar, y no puede ser suplida por la conformidad de las partes o su consentimiento por la sentencia (Fallos 311:2257).

En virtud de los presentes argumentos, el TSJ entiende que no cabe más que concluir que para determinar los parámetros exigidos en materia de legitimación —esto es, determinar el derecho de la persona a plantear e instar su acción procesal por ante los estrados judiciales en el marco del caso judicial que presenta para obtener la iurisdictio—, debe estarse a las formas que prescriben las normas procesales y de fondo aplicables al sujeto en el marco de la acción que plantea. (“GCBA s/ queja por recurso de inconstitucionalidad denegado en/ Cúneo, Ricardo Luis y otros c/GCBA s/ incidente de apelación”, Expte. N° 12596/15).

Por lo expuesto, la admisión formal de toda acción colectiva requiere la verificación de ciertos recaudos elementales que hacen a su viabilidad tales como la precisa identificación del grupo afectado, la idoneidad de quien pretenda asumir su representación y la existencia de un planteo que involucre, por sobre los aspectos individuales, cuestiones de hecho y de derecho que sean comunes y homogéneas a todo el grupo.

Esto la CSJN lo viene sosteniendo desde Halabi pero más específicamente desde Matadero Municipal de Luis Beltrán S.E. en adelante, enfatiza que la admisión formal de toda acción colectiva requiere la verificación de ciertos recaudos elementales que hacen a su viabilidad y exige que, de manera previa a su inscripción, los tribunales verifiquen si la acción fue promovida como colectiva, dicten la resolución que declare formalmente admisible la acción, identifiquen en forma precisa el grupo o colectivo involucrado en el caso, reconozcan la idoneidad del representante y establezcan el procedimiento para garantizar la adecuada notificación de todas aquellas personas que pudieran tener un interés en el resultado del litigio (Fallos: 339:1077, considerando 40 del voto de la mayoría y del voto del juez Maqueda; 339:1254, considerando 4º; 332:111, considerando 20; acordadas 32/2014 y 12/2016).

C. EL AMPARO NO ES LA VÍA PROCESAL ADECUADA PARA EL PRESENTE CASO • AUSENCIA DE ARBITRARIEDAD O ILEGALIDAD MANIFIESTA

La admisibilidad del amparo se encuentra constitucionalmente subordinada a que no exista otro medio judicial más idóneo para salvaguardar útil y adecuadamente el derecho que se denuncia lesionado por un obrar manifiestamente ilegítimo. El enfático condicionamiento prescripto por la norma, al tiempo que consagra un criterio rector de admisibilidad amparista, fija, correlativamente, una —pauta de exclusión: el amparo no será el medio procesal apropiado si existen otros procesos que aseguren una útil y efectiva tutela judicial.

En efecto: el art. 43 de la Constitución Nacional condiciona la

admisibilidad del amparo a que no exista otro medio judicial más idóneo. En idéntico sentido se prevé tanto en el art. 14 de la Constitución local como en el art. 2º de la Ley 2145. En esos términos, no se ha demostrado que el amparo sea el medio judicial más apropiado para discutir el objeto de su pretensión.

En autos, no sólo no se ha logrado destruir la presunción constitucional de eficacia de todo el orden jurídico en la protección de los derechos, sino que ni siquiera se ha demostrado que la remisión a los medios judiciales regulares le originaría un daño irreparable.

En autos no obra acto u omisión alguna de la Administración que lesione o amenace con arbitrariedad o ilegalidad manifiesta derechos o garantías de raigambre constitucional del colectivo que la parte actora dice representar.

No se advierte la supuesta conducta arbitraria, omisiva e ilegítima que se le imputa al GCBA, cuadrando señalar que el tenor de la pretensión carece de todo fundamento pues, como lo venimos señalando no se advierte de manera concreta, cuál es el perjuicio y/o la amenaza a la que aluden las demandantes. Y, de considerarse que existe alguna conducta arbitraria, omisiva e ilegítima, ello no justifica que deba ocurrir a esta vía extraordinaria y apartarse de los carriles ordinarios previstos por la legislación procesal para la dilucidación de las tan complejas cuestiones alegadas en autos.

Como podrá apreciarse, el GCBA ha actuado absolutamente dentro de sus competencias y ha seguido los procedimientos habituales legales, a través de un procedimiento normativo claro y transparente.

En definitiva, no se logra comprender cuál es el derecho subjetivo que la contraria pretende que se ha lesionado o restringido, e, incluso más, cuál es el peligro en la demora que haría que esta acción deba tramitar por una vía

tan excepcional como el amparo.

No estamos aquí frente a una situación que demande una actuación judicial urgente. Resulta fundamental destacar que no existe vulneración de derecho alguno, dado que tal como se ha manifestado, el acto cuya nulidad se solicita fue dictado en ejercicio de actividad reglada y bajo parámetros previstos por las normas vigentes, las cuales no fueron impugnadas.

En consecuencia, corresponde resaltar que no existe conducta de esta parte que pueda ser considerada manifiestamente ilegítima o arbitraria. La Doctora Nieves Macchiavelli consideró en "KOUTSOVITIS, MARIA EVA Y OTROS CONTRA GCBA SOBREINCIDENTE DE APELACIÓN - AMPARO - AMBIENTAL - Expte 59130-7/2019-1" *"No existe, en tanto no lo identifican en su demanda, acto alguno ni conducta de la Administración que conduzca a la ilegalidad que la actora denuncia. De ello se deduce que la conducta que pretenden corregir mediante la acción como la medida cautelar, tienden a diseñar una política pública sobre una problemática que no definen con exactitud ni identifican concretamente en qué edificios estaría presente. Tal solicitud resulta, por tanto, ajena al conocimiento del Poder Judicial que interviene frente a casos concretos y no, meramente conjeturales. De esta manera, para instar la intervención del Poder Judicial en el marco de u una acción contenciosa administrativa, incluso en su etapa cautelar, se precisa que exista una actuación o bien, una omisión frente a un deber legal específico de la Administración que deba ser revisada o bien, instado. Es decir, un acto u omisión que por su alcance sea susceptible de afectar derechos de terceros y no se trate meramente de actos preparatorios"*.

Prosigue manifestando *"De esta manera, toda vez que de las constancias de escrito inicial no se desprende el acto u actuación de la Administración manifiestamente ilegítima o arbitraria, la acción de amparo*

colectivo intentada debió examinarse, rigurosamente, al comienzo del proceso y, en su caso, rechazarla in limine, tal como dispone el art. 4 de la Ley n° 2.145, por no cumplir los requisitos previstos en la norma...” “En virtud de lo expuesto, no puede analizarse la procedencia de ninguna medida cautelar dado que estas son accesorias a la suerte del proceso principal y, por tanto, ante la ausencia de un caso, resulta inoficioso expedirse al respecto. Por todo ello, corresponde, en mi opinión, desestimar la demanda por ausencia de caso en los términos del art. 106 CCABA. Sin costas, en virtud de que se trata de un amparo (cfr. art. 14 CCABA).”

En dicho sentido, en el mismo fallo, la Sala IV remitiéndose al TSJ ha entendido *“En efecto, ese tribunal tiene dicho que el art. 106 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires determina como presupuestos esenciales de validez del proceso la existencia de un caso o causa susceptible de ser tratado por un órgano judicial, y planteado por parte de sujeto legitimado. De esta manera, si tramitara un juicio sin la existencia de una “causa” -aun en su instancia cautelar- el Poder Judicial intervendría en un supuesto que excede las competencias que le fueron constitucionalmente asignadas, con la consiguiente violación del principio de división de poderes”.*

Conforme al criterio del TSJ, la acción de amparo es una acción destinada a resguardar derechos fundamentales de la persona que se encuentren comprometidos y cuyo restablecimiento deba decidirse en la forma más breve posible.

De ninguna manera puede considerarse una acción de libre selección por los particulares tal como expresamente lo establece el art. 14 mencionado. *“En este sentido, la Corte Suprema de Justicia de la Nación señaló —al plasmar un criterio que no ha perdido vigencia tras el reconocimiento constitucional de la acción de amparo efectuado en la reforma de 1994— que el*

amparo es un proceso excepcional, utilizable en las delicadas y extremas situaciones en las que por carencia de otras vías aptas, peligra la salvaguarda de derechos fundamentales, y exige para su apertura circunstancias muy particulares caracterizadas por la presencia de arbitrariedad o ilegalidad manifiestas que ante la ineficacia de los procedimientos ordinarios, originan un daño concreto y grave, sólo eventualmente reparable por esta vía urgente y expeditiva" (Fallos: 310, 576) (Akrich Gustavo Raúl c/ GCBA s/Amparo (art. 14, CCABA – 29.11.2006).

De suyo, los amparistas en el caso de autos, utiliza el amparo como un cauce procesal sustitutivo de los procedimientos ordinarios previstos por el código de forma. La procedencia de la vía elegida tampoco resulta tal, en razón que no se aprecia daño, lesión o restricción inminente alguna que con arbitrariedad o ilegalidad manifiestas afecte derechos y garantías constitucionales. Reiteramos, no sólo no se verifica en el sub judice la procedencia de la vía elegida, ello, por las cuestiones ya señaladas, sino que tampoco se configura daño inminente alguno.

En suma, siendo que mediante su pretensión la parte actora procura sustituir y desplazar al ordenamiento ritual vigente, solicitamos a la Sra. Jueza revea la categorización que realizara de la presente acción como amparo colectivo.

Consideramos que la Sra. Jueza debería rechazar la presente demanda por no existir el elemento probatorio alguno que demuestre que el accionar de nuestra mandante merezca la tacha de arbitrariedad o ilegalidad manifiesta.

Por no existir el accionar ilícito atribuido a nuestra mandante, y mucho menos el carácter manifiesto del mismo, el presente proceso debe

tramitar por las vías procesales ordinarias, que permiten un mayor conocimiento de la cuestión, y no por este excepcional remedio.

Así las cosas, esta parte sostiene sin temor a equivocarse que la actora dispone de remedios procesales alternativos al proceso excepcional planteado, y que resultan ser idóneos para asegurar sus eventuales derechos.

Respecto de la posibilidad de revisar las tarifas mediante esta vía, la Corte Suprema de Justicia de la Nación afirmó en Provincia de Entre Ríos y otro c/ Secretaria de Energía del 11/07/00 que *"(...) la complejidad de la cuestión tarifaria de los servicios públicos, procedimiento a seguir y variables a considerar para la fijación del precio, descartan la posibilidad de dilucidar en el marco del amparo si la modificación tarifaria realizada constituye una lesión inaceptable para la (...) amparista y los usuarios (...) Que es dable recordar que el control de legalidad administrativa, y el control de constitucionalidad que compete a los jueces en el ejercicio de su poder jurisdiccional, no los faculta para sustituir a la Administración en la determinación de las políticas o en la apreciación de los criterios de oportunidad y mucho menos ciertamente en la fijación o aprobación de tarifas por la prestación de servicios. Ello no obsta el ejercicio del citado control de legalidad respecto del procedimiento seguido y las bases normativas que deben ser tenidas en cuenta para la fijación de tarifas, pero esto no puede tener lugar en el marco limitado de un amparo (...)"*.

En tal sentido también se ha expedido la Sala 3 de la Cámara en lo Contencioso Administrativo y Tributario de la Ciudad, en la causa "Bodart Alejandro c/ GCBA s/ Incidente de Apelación", Exp. A 1397-2014-1) al resaltar que el *"(...) límite a la actuación judicial se sustenta en el principio de división de poderes, que resultaría violado si los jueces hicieran lo que la Administración debe hacer, invadiendo de esta manera el ámbito de actuación del poder administrador, y sustituyéndolo en el ejercicio de sus facultades propias"*.

Por ello, tal como ha expresado la Corte Suprema de Justicia de la Nación al pronunciarse sobre el alcance del control judicial en materia tarifaria cuando se trata de servicios públicos, *"debe distinguirse entre el ejercicio del control jurisdiccional de la legalidad, razonabilidad y proporcionalidad de las tarifas, y el ejercicio mismo de la potestad tarifaria, que no compete a los jueces, sino al poder administrador, al que no cabe sustituir en la determinación de políticas o criterios de oportunidad o, menos aún, en la fijación o aprobación de tarifas por la prestación del servicio"* (in re: "Centro de Estudios para la Promoción de la Igualdad y la Solidaridad y otros c/ Ministerio de Energía y Minería s/ amparo colectivo", FLP 8399/2016/CS1, sentencia del 18/08/2016 y sus citas).

Por lo expuesto, resulta claro que no se encuentra habilitada la vía de amparo.

En suma, dados los argumentos expuestos acerca de la legitimación y la vía de amparo, solicito a la Sra. Jueza rechazar la presente acción.

IV. SUBSIDIARIAMENTE, CONTESTA TRASLADO

Por imperativo procesal, contestando el traslado conferido a nuestras representadas, negamos todos y cada uno de los hechos invocados por los actores que no sean objeto de expreso reconocimiento en el presente responde.

1. NEGATIVAS

En particular negamos respecto de los argumentos esgrimidos por la Asociación Civil Observatorio del Derecho de la Ciudad:

- Que para la tarifa al usuario los porcentajes de aumento son superiores al valor de la tarifa técnica y superiores a la inflación
- Que la tarifa al usuario aumenta al triple para el tramo A, con relación al porcentaje de aumento de la tarifa técnica. Para el Tramo B, la tarifa al usuario aumenta más del triple y para el Tramo C aumenta un cuádruple con relación al porcentaje de aumento de la tarifa técnica
- Que los niveles de aumento de la tarifa al usuario no guardan proporción con relación al aumento de la tarifa técnica.
- Que el porcentaje que cubre la tarifa al usuario de la tarifa técnica en el Tramo A se duplicará (31 % a 66%) y en el Tramo C casi se triplicará (31% a 88%).
- Que la tarifa al usuario en los últimos 12 años, desde que el SUBTE está bajo la gestión de la Ciudad, nunca superó el 50% de la tarifa técnica y en la mayor cantidad de años estuvo alrededor del 40%.
- Que tarifa técnica el valor debería ser de \$343 pesos.
- Que, la tarifa al usuario incrementará desde un 359% a un 505%
- Que el incremento de la tarifa al usuario sea desproporcionada e irrazonable y que incumpla con el mandato de proteger el "interés económico" de los usuarios de servicios públicos (Art. 42 de la CN).
- Que el salario mínimo, vital y móvil sea un indicador histórico para comparar las tarifas al usuario
- Que el promedio histórico era del 3% del gasto en SUBTE mensual con relación al SMVM, con el nuevo cuadro tarifario se pasará entre un 10% a un 13%.
- Que el subte de Buenos Aires será mas caro para los

pasajeros que los sistemas de México, Singapur, El Cairo, y Nueva Delhi, quedando al nivel de Moscú.

- Que la tarifa habrá incrementado alrededor del 25% sobre los ingresos medios.
- Que se este frente a la decisión de dejar de subsidiar el subte y trasladar esa carga a los usuarios.
- Que se viole el art. 15.3 de la Ley 4472.
- Que la Resolución N° 5/SBASE/2024 va en contra de promover el uso generalizado del SUBTE al profundizar la tendencia de expulsión de usuarios del Servicio SUBTE al colectivo u otros medios de transporte como consecuencia del aumento de la Tarifa al Usuario.
- Que se viole la Ley N° 6
- Que se haya incumplido con el procedimiento
- Que en los fundamentos de la Resolución solo se hace referencia de forma genérica a "exposiciones de numerosos vecinos de la ciudad" sin identificar cuáles fueron las propuestas o consideraciones de dichos vecinos, y cuáles fueron adoptadas y cuáles fueron desestimadas.
- Que no fueran tenidas en cuenta las opiniones y consideraciones realizadas por la ciudadanía
- Que la Resolución presente vicios en los elementos causa, motivación y finalidad.
- Que la resolución cuestionada haya sido dictada mediando arbitrariedad e ilegalidad, y mucho menos manifiesta.

En particular negamos respecto de los argumentos esgrimidos por los adherentes Estudiantes, Trabajadores y Vecinos de Almagro representados por la letrada Agustina Lanzat, y por Mauro Gabriel Palacios:

- Que el costo del transporte representa un gasto difícil

de afrontar dado el contexto socio-económico.

- Que se necesite de un boleto educativo que ampare a la comunidad educativa
- Que el subte debería ser un transporte mucho más económico, ecológico y sustentable que el transporte automotor.
- Que la convocatoria a audiencia pública fuera una formalidad a cumplir para el Gobierno de la Ciudad y no una deliberación pública para el ejercicio de los derechos de los ciudadanos en materia de servicios públicos.
- Que la Resolución no contiene los elementos que la norma requiere como requisitos esenciales del acto administrativo
- Que la Resolución deba ser considerada una vía de hecho administrativa
- Que la Resolución resulte irrazonable y arbitraria.

En atención a la adhesión de las nuevas partes a la demanda planteada por Myriam Bregman y otros, se reiteran las negativas ya planteadas en la contestación de demanda obrante en actuación N° 1132132/2024.

2. ARGUMENTOS DE NUESTRAS REPRESENTADAS. LA REALIDAD DE LOS HECHOS

Desde ya se adelanta que los niveles de subsidio en los que hoy se encuentra funcionando el subte, jamás existieron desde que el Gobierno local, luego de dictada de la Ley 4472, ha dado en concesión la operación del subterráneo.

Superada la audiencia que establece la Ley 6, pretenden ahora los actores obstaculizar el obrar de la Administración al requerir que se suspenda

la RESDI-2024-5-GCBA-SBASE que ha fijado el importe de la **TARIFA TÉCNICA** del SERVICIO SUBTE y ha aprobado los nuevos **CUADROS TARIFARIOS**.

La Asociación Civil Observatorio del Derecho de la Ciudad solicita en el escrito de inicio que se dicte una medida cautelar tratando de evitar que se adecuen las tarifas, la cual ya fue rechazada.

Ello, sin reparar en los enormes perjuicios que tal decisión acarrearía no sólo a los usuarios del subte, sino también, a la ciudadanía entera conforme se expondrá a lo largo de este responde.

Los actores plantean argumentos que no tienen ninguna relación con la tarifa técnica y utiliza fundamentaciones inexactas, ambiguas y/o confusas tendientes a conseguir en autos una resolución favorable a sus intereses.

Los estudiantes de nivel terciario, que concurren a establecimientos estatales/privados con subvención del GCBA, parecen olvidar que tienen para sí el beneficio de abono estudiantil otorgado por EMOVA el cual tiene un costo de \$4.457,70 con una validez de 40 días y hasta 4 viajes por día.

LEGITIMIDAD EN EL ACCIONAR DE LA ADMINISTRACIÓN

Conforme venimos diciendo, surge palmariamente que la cuestión propuesta por la amparista resulta ajena a las atribuciones del Poder Judicial, ya que la facultad de revisión de este poder tiene un límite, que se encuentra ubicado en el ejercicio regular de las funciones privativas de los poderes políticos del Estado (cfr. "*Baker vs. Carr*").

Surge que la parte demandante pretende obtener de la Sra. Jueza un pronunciamiento que evidentemente implicaría un claro exceso de jurisdicción, ya que de aceptar lo señalado por dicha parte llevaría al Poder Judicial a asumir facultades legislativas y administrativas, violando el principio republicano de división de los poderes.

En tanto, el Poder Judicial de la Ciudad Autónoma es uno de los tres poderes del Estado de la Ciudad de Buenos Aires. Su creación se encuentra regulada en el artículo 106 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires siendo su función la de abocarse al conocimiento y decisión de todas las causas que versen sobre puntos regidos por la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, por los convenios que celebre la Ciudad, por los códigos de fondo y por las leyes y normas nacionales y locales, así como también organizar la mediación voluntaria conforme la ley que la reglamente.

De esta manera el Juzgador se arrogaría así, como se ha dicho más arriba, competencias propias y excluyentes del Legislador y del Poder Ejecutivo.

Es sabido que el principio de división de poderes, piedra basal del sistema republicano, exige que cada uno de los poderes del Estado cumpla la función que le asigna el ordenamiento jurídico y no entorpezca ni invada la esfera de competencias de los demás.

En suma, el planteo de la parte actora resulta violatorio del principio republicano de división de los poderes.

Asimismo, es palmaria la inexistencia de cualquier tipo de probanza, siquiera indirecta, que permita tener por acreditados los extremos legales para la interposición de una acción de amparo.

Es decir, la Asociación actora simplemente denunció una supuesta arbitrariedad de parte del GCBA, sin acompañar ningún tipo de prueba al respecto, pretendiendo que se invierta la carga de la prueba, cuando justamente la legitimidad del accionar de la Administración se presume (art. 12 Dec. Ley 1510/97).

Nótese que del expediente EX-2024-04632772-GCABA-SBASE por el que se tramitó la tarifa se desprende que se han dado cumplimiento al procedimiento estipulado en la norma, se llevó a cabo la correspondiente audiencia pública con la participación de los usuarios, y el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la CABA tuvo la debida intervención.

La determinación de la tarifa técnica y de los cuadros tarifarios son cuestiones eminentemente técnicas y complejas.

En ese sentido, ante el planteo similar en trámite por el amparo anterior iniciado por los mismos actores y con una misma finalidad del actual, suspender la aplicación de un aumento tarifario, en autos **"BREGMAN, MYRIAM TERESA Y OTROS CONTRA GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y OTROS SOBRE AMPARO - RC - SERVICIOS PÚBLICOS"** EXP **332978/2022-0**, la juez Dra. Alejandra Petrella al denegar la medida cautelar peticionada, resolvió que *"En consecuencia, con las constancias obrantes en el expediente, no puedo arribar a la convicción suficiente para tener por configurada la verosimilitud en el derecho"*.

Cabe destacar que en una causa análoga a la que nos ocupa, caratulada **"DEL GAISO JUAN FACUNDO C/ SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO S/ INCIDENTE DE APELACIÓN"**, Expte. N°

A9112-2016/1, Sala 3, en la que también se discutía la composición y cálculo de la tarifa técnica, se ha dispuesto:

“Con relación al control que pueden realizar los jueces en materia tarifaria, estimo oportuno recordar el enfoque expresado en la causa “Bodart, Alejandro c/ GCBA s/ incidente de apelación”, exp. A1397-2014/1, por mi colega la señora Fiscal de Cámara del Equipo Fiscal B, Dra. Karina Cicero —al que se remitió esa Sala III en su sentencia del 03/07/2014—, al poner de resalto que el “(...) límite a la actuación judicial se sustenta en el principio de división de poderes, que resultaría violado si los jueces hicieran lo que la Administración debe hacer, invadiendo de esta manera el ámbito de actuación del poder administrador, y sustituyéndolo en el ejercicio de sus facultades propias (...)// Lo anterior no debe leerse en el sentido de que la potestad tarifaria esté exenta de control judicial, puesto que decididamente se sujeta a aquel, más este último se ciñe al control del procedimiento seguido y de las bases constitucionales y normativas que deben ser tenidas en cuenta para la fijación de tarifas y precios, esto es, abarca el control de la legalidad, razonabilidad y proporcionalidad de las tarifas pero excluye la ponderación de los criterios de oportunidad, mérito y conveniencia de aquellas, lo cual —vale remarcar— resulta resorte exclusivo de la administración (...)”. En el mismo dictamen se recordó que los alcances del control que el órgano judicial puede efectuar respecto de la potestad tarifaria “debe contextualizarse en el limitado marco de conocimiento que admite la tutela cautelar en la que el juzgador debe expedirse”. Al respecto, se afirmó que “no puede dejar de señalarse que la materia tarifaria resulta, a la luz de los criterios sostenidos reiteradamente por la Corte Suprema de Justicia de la Nación, una cuestión técnica, eminentemente compleja (ver en tal sentido ‘Provincia de Entre Ríos y otro c/ Secretaría de Energía’, del 11/07/00) y como tal, arduamente compatible -aunque no apriorísticamente excluida- con el limitado y preliminar análisis característico de las tutelas anticipatorias”.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación se ha pronunciado sobre el alcance del control judicial en materia tarifaria cuando se trata de servicios públicos y ha recordado que *"debe distinguirse entre el ejercicio del control jurisdiccional de la legalidad, razonabilidad y proporcionalidad de las tarifas, y el ejercicio mismo de la potestad tarifaria, que no compete a los jueces, sino al poder administrador, al que no cabe sustituir en la determinación de políticas o criterios de oportunidad o, menos aún, en la fijación o aprobación de tarifas por la prestación del servicio"* (in re: "Centro de Estudios para la Promoción de la Igualdad y la Solidaridad y otros c/ Ministerio de Energía y Minería s/ amparo colectivo", FLP 8399/2016/CS1, sentencia del 18/08/2016 y sus citas).

*"Con respecto a la verosimilitud del derecho, si bien es cierto que debe entenderse como la posibilidad de que el derecho exista y no como una incontrastable realidad, que sólo podrá ser alcanzada al tiempo de dictar la sentencia de mérito, no lo es menos que quien solicita tales medidas debe acreditar la prueba de la verosímil presunción de su derecho. **La verosimilitud del derecho del actor se relaciona en forma inversamente proporcional a la presunción de legitimidad de la conducta atacada** y, a la vez, es directamente proporcional a la existencia de un vicio manifiesto. Se ha sostenido también que cuando la medida precautoria afecta decisiones de la Administración Pública, en virtud de la presunción de legitimidad —con la consiguiente ejecutoriedad— de que gozan los actos emanados de la misma, la cautelar debe apreciarse con carácter restrictivo y procede solamente cuando se acredite prima facie una ilegalidad manifiesta" (lo destacado es propio)* (Dictamen del equipo Fiscal en "DEL GAISO JUAN FACUNDO CONTRA SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO SOBRE INCIDENTE DE APELACION", Expte. N° A9112-2016/1). (el resaltado no es del original)

Los actores en autos no han logrado destruir la presunción constitucional de eficacia de todo el orden jurídico en la protección de los

derechos ni la presunción de legitimidad de la cual gozan los actos administrativos.

Así, reiterando lo expresado más arriba, de lo relatado en la demanda surge que no obra acto u omisión alguna de la Administración que lesione o amenace con arbitrariedad o ilegalidad manifiesta derechos o garantías del amparista de raigambre constitucional así como no se advierte la supuesta conducta arbitraria, omisiva e ilegítima que se le imputa al GCBA y a SBASE, pues, como lo venimos señalando no se advierte de manera concreta, cuál es el perjuicio y/o la amenaza a la que aluden los demandantes.

A poco que se analiza la demanda, puede concluirse que se ingresó en un ámbito de exclusiva competencia del Poder Ejecutivo. Esto considerando que las cuestiones analizadas dependen de razones de oportunidad, mérito y conveniencia, cuestiones que escapan al control judicial, siempre y cuando no exceda su ejercicio el marco de la razonabilidad y de la competencia administrativa.

En conclusión, no existe indicio alguno de ilegitimidad ni arbitrariedad en el obrar de la Administración que autorice ni al dictado de una medida precautoria, ni a la recepción de una pretensión de amparo.

De las constancias existentes en la causa y con los elementos de juicio aportados, no se logra avizorar con el más mínimo grado de verosimilitud que el procedimiento dispuesto por las normas se encontraría -prima facie- viciado, puesto que fue llevada a cabo la correspondiente audiencia pública con la participación de los usuarios e intervención del Ente Regulador de los Servicios Públicos de la CABA y así lo manifiesta la misma parte actora, por lo que contrariamente a lo sostenido en el escrito de inicio se han cumplido las instancias previstas en el ordenamiento lo que impide en modo alguno interpretar

que existe un apartamiento del procedimiento que permita hacer lugar a la acción de amparo.

Cabe resaltar que SBASE ha cumplido con todos y cada uno de los requisitos que la ley exige para determinar una actualización tarifaria en el servicio Subte.

En efecto, la **audiencia pública fue llevada a cabo de conformidad con los términos de la Ley N° 6.**

Se puso a disposición de la ciudadanía en general, a través de la web, toda la documentación que fuera tenida en cuenta a la hora de proponer los aumentos tarifarios.

La convocatoria se dirigió a toda persona humana o jurídica que pudiese invocar un derecho subjetivo, interés legítimo, simple, difuso o de incidencia colectiva, relacionado con el objeto de la audiencia y al público en general. Además, esta convocatoria fue realizada con la debida antelación que exige la Ley N° 6 en su artículo 44.

La audiencia se desarrolló de forma virtual en los términos y con los requisitos que establece la ley (artículo 4 bis), y asimismo se garantizó un espacio físico en Sede Comunal 1, sita en las calles Humberto 1° 250 / Balcarce 1110 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para que puedan asistir presencialmente aquellos participantes debidamente inscriptos que no cuenten con acceso a medios electrónicos, virtuales y/o telemáticos.

Todos los interesados en participar de la audiencia y que, por supuesto, se encontraban presentes, pudieron hacer uso de la palabra. Incluso

aquellos que no se encontraban presentes, tuvieron una segunda oportunidad de participar tras haber sido llamados nuevamente, luego de la última exposición.

En total, se contabilizaron 135 participantes y 12 expositores inscriptos, lo que demuestra el alto grado de efectividad que tuvo la difusión de la audiencia. Dicha información puede constatarse con la versión taquigráfica identificada con IF-2024-16678360-GCABA-SECGVC y que se encuentra incorporada al expediente EX-2024-04632772-GCABA-SBASE.

En resumen, tanto la convocatoria como el desenvolvimiento de la Audiencia Pública llevados a cabo han respetado enteramente los principios de igualdad, publicidad, oralidad, informalidad y gratuidad que debe primar en este tipo de procedimientos.

Ahora bien, con posterioridad al desarrollo de la audiencia pública tanto el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos (EURSP) como SBASE han tomado la intervención de su competencia. En ambos casos, se atiende expresamente a la postura mayoritaria de los participantes de la audiencia, referida al alto impacto que tendrá el aumento de las tarifas en los usuarios.

El informe del EURSP (identificado como IF-2024-17014762-GCABA-DGTALMI en el expediente EX-2024-04632772-GCABA-SBASE acompañado como prueba) reafirma que la cantidad de pasajeros transportados aumentó durante el año 2023 pero aún se encuentra lejos del volumen correspondiente al año 2019, hecho que hace necesaria una actualización tarifaria, con el fin de reducir el subsidio del GCABA.

Sin perjuicio de lo expuesto, el EURSP recomienda, a raíz de las participaciones que tuvieron lugar en la audiencia, considerar la ecuación

económico-financiera de los usuarios al momento de proponer actualizaciones tarifarias.

Esta cuestión es precisamente el denominador común de la mayoría de las exposiciones allí desarrolladas.

Ahora, veamos de qué manera este denominador común repercutió directamente en la decisión final de SBASE, suprimiendo las tarifas diferenciadas para el uso de tarjetas SUBE no nominalizadas respecto a los tramos A y B, disminuyendo la tarifa plena prevista para el tramo B y postergando la aplicación del tramo C.

Partiendo de la premisa que el EURSP, en un extenso análisis técnico que pondera diversas variables, todas expuestas en el informe de IF-2024-17014762-GCABA-DGTALMI, ha mostrado de qué manera hubiesen evolucionado las tarifas si se las actualizara utilizando un promedio entre los indicadores de Encuesta Permanente de Hogares (EPH) y la Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables (RIPTE), contra los de la propuesta de actualización de SBASE -bajo los parámetros de un boleto estimado que confecciona ese Ente Único-.

SBASE ha tomado ese mismo esquema de análisis (el cual reiteramos, están detalladamente explicados en el informe del Ente) para mostrar que con una reducción de la tarifa como la propuesta con la modificación, se alcanzan valores más bajos que los que se obtendrían con los indicadores EPH y RIPTE.

Vale recordar que el EPH es un programa nacional de producción sistemática y permanente de indicadores sociales que lleva a cabo el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), que permite conocer las

características sociodemográficas y socioeconómicas de la población, mientras que el RIPTTE se define como la remuneración promedio sujeta a aportes al Sistema Integrado Previsional Argentino (SIPA) que perciben los trabajadores que se encuentran bajo relación de dependencia y que han sido declarados en forma continua durante los últimos 13 meses.

Vemos entonces que los parámetros elegidos para analizar el impacto de las tarifas se encuentran directamente relacionados con la ecuación económica de los usuarios y el complejo contexto socioeconómico existente, cuestiones éstas que fueron el punto en común desarrollado a lo largo de las audiencias públicas.

Con todo lo expuesto, se muestra que SBASE ha tenido especialmente en cuenta las argumentaciones de la audiencia, la cual, pese a no ser vinculante, ha sido uno de los motivos cruciales que llevó a la propuesta de disminuir las tarifas originalmente tratadas.

Lo expresado evidencia que existe información disponible vinculada a la debida participación ciudadana en el desarrollo de la audiencia pública.

No existen indicios de ilegitimidad en el obrar del GCBA y SBASE que permita hacer lugar al amparo interpuesto.

La Cámara del Fuero expresó: *"Que la arbitrariedad o ilegalidad manifiesta a la que se alude en el texto constitucional citado requieren que la lesión de los derechos o garantías reconocidos resulte del acto u omisión de la autoridad pública en forma clara e inequívoca, sin necesidad de un largo y profundo estudio de los hechos, ni de amplio debate o prueba* (confr. Fallos: 306:1253; 307:747; Cámara del fuero, sala I, in re "Perrone, María Cristina c/

GCBA -Secretaría de Educación- s/ amparo (art. 14 CCABA)", del 29/12/00)" (Citado en autos "Conde Andrea y otros c/ Autopistas Urbanas S.A. y otros s/amparo" Expediente N° A-1506-2017/0 sentencia del 28/12/2017).

La sentencia de Cámara antes citada también expresa: *"Ello asentado, cabe tener presente que la potestad tarifaria reside en el poder administrador y que ella no se ve afectada por la concesión a particulares de un servicio público (Fallos: 184:306; 322:3008 y CSJ 280/20089, 44-E/CS1 "Establecimiento Liniers S.A. c/EN Ley 26.095 Ministerio de Planificación Resol. 2008/06", sentencia del 11/06/2013)... Asimismo, dicha atribución tiene en miras consideraciones de interés público, tales como asegurar la prestación del servicio en condiciones regulares y la protección del usuario; a su vez, resulta ilegítima la pretensión de que un régimen tarifario se mantenga inalterado a lo largo del tiempo si las circunstancias imponen su modificación, ya que ello implicaría que la Administración renunciara ilegítimamente a su prerrogativa de control de la evolución de las tarifas y, en su caso, de la necesidad de su modificación (Fallos: 262:555; 321:1784, "Establecimiento Liniers S.A.", ya citado), en desmedro de la defensa del público usuario del servicio concesionado (Fallos: 184:306).*

En consecuencia, *"...debe distinguirse entre el ejercicio del control jurisdiccional de la legalidad, razonabilidad y proporcionalidad de las tarifas, y el ejercicio mismo de la potestad tarifaria, que no compete a los jueces, sino al poder administrador, al que no cabe sustituir en la determinación de políticas o criterios de oportunidad o, menos aún, en la fijación o aprobación de tarifas por la prestación del servicio (Fallos: 321:1252; 322:3008 y 323:1825)" (CSJN, "Centro de Estudios para la Promoción de la Igualdad y la Solidaridad y otros c/Ministerio de Energía y Minería s/amparo colectivo", FLP 8339/2016/CS1, sentencia del 18/08/2016 -en adelante, CEPIS-, Cons. 27).*

Concretamente, en cuanto a la razonabilidad de la política en materia de tarifas, ha señalado el Alto Tribunal que el Estado debe velar por la continuidad, universalidad y accesibilidad de los servicios públicos, ponderando la realidad económico-social concreta de los afectados por la decisión tarifaria, incorporando como condición de validez jurídica - conforme con la previsión constitucional que consagra el derecho de los usuarios a la protección de sus "intereses económicos" (art. 42 de la Constitución Nacional)- el criterio de gradualidad, expresión concreta del principio de razonabilidad, lo que permitiría la recuperación del retraso invocado y, a la vez, favorecería la previsión de los usuarios dentro de la programación económica individual o familiar (conf. CEPIS, Cons. 32).

Nótese que todo lo resuelto en el fallo antes citado es de aplicación al caso que nos ocupa, siendo que no puede el órgano judicial ejercer la potestad tarifaria.

En atención a todo lo expuesto, surge claramente que en el reclamo de autos no se demostró la existencia de los requisitos exigidos por la normativa para plantear una cuestión a ser analizada en un amparo, por lo cual solicitamos el rechazo de la demanda.

A la hora de expedirse en relación al derecho a la participación, la Fiscal ha expresado que no se encontró vulnerado, por cuanto manifiesta que, *"cada uno de los participantes de las dos instancias de audiencia pública —entre los que figuran tres de los actores— habrían contado con la posibilidad de emitir sus observaciones y objeciones a la modificación tarifaria propuesta por SBASE."*

En efecto, las observaciones giraron sobre la ecuación económica financiera de los usuarios y habrían sido oportunamente tenidas en cuenta por SBASE, para lo cual se ha elaborado un nuevo cuadro tarifario.

Y antes de entrar en el análisis de este aspecto de la cuestión, recordamos una vez más que al igual que en todas las demandas anteriores en las cuales se impugnaron las resoluciones en donde SBASE había dispuesto corregir el cuadro tarifario, jamás se ha podido demostrar, ni siquiera invocar fundamento válido alguno para justificar la tacha de tarifa injusta e irrazonable.

Cita Baldiviezo en su demanda, pagina 9 segundo párrafo, en el que indica solo el número de causa 7662/2008 pero NO aclara caratula, Juez, instancia, etc. Esa transcripción del fallo efectuada en las páginas 9 y 10 de su demanda, juicio en el cual casualmente los suscriptos también intervenimos como apoderados de SBASE y del GCBA, **se trataba de un proceso también promovido por la diputada BREGMAN que tramitaba por ante el Juzgado 3 del fuero.**

Ahora bien, olvida Baldiviezo recordar en su demanda que dicho fallo de primera instancia fue posteriormente revocado por la Sala III del fuero en donde se dispuso dejar sin efecto la medida cautelar decretada por la Juez de grado y ratificar la Resolución de SBASE que fijaba el cuadro tarifario aquel entonces.

Cabe preguntarse:

¿Corresponde al justiciable ir mucho más allá de la discusión del quantum de la taifa de un servicio público para inmiscuirse en algo mucho más sensible y delicado, cual es, el **solicitar** ante estos estrados judiciales para **que se establezca en autos cual debería ser la proporción del SUBSIDIO que el GCBA deba afrontar para poder brindar el transporte de subterráneos ?**

Y efectuamos este interrogante de esta manera porque a poco que analicemos esta cuestión, rápidamente vamos a concluir que en realidad **lo que se persigue con estas demandas es que, en definitiva, el GCBA subsidie más aun este servicio público** no obstante que afirman falsamente de que a partir

del nuevo cuadro tarifario el subsidio de la ciudad prácticamente habría dejado de existir.

Nos explica **Juan R. Stinco** que la definición más simple de tarifa en nuestro ámbito la ha dado Devoto, quien expresa: "La definición más sencilla es la que dice que es el precio que el usuario debe pagar por el servicio que recibe" ("**Tarifa Justa y Razonable**", **Juan R. Stinco. Astrea 2018**).

En este último sentido V.S., cabe tener en cuenta lo que ya ha dictaminado el Sr. FISCAL DE CÁMARA en su DICTAMEN Nº 737/2024. Equipo Fiscal "A" para revocar la medida cautelar que este Tribunal había dispuesto, en donde en su considerando d. (pág. 39) advierte este tema y dice:

*"...En efecto, si bien en la demanda se mencionan las distorsiones que presentaría el cálculo de la tarifa técnica aprobada por SBASE y se sugiere que se ha permitido la incorporación de gastos presentados por EMOVA que no guardarían directa relación con la regular prestación del servicio, postulando la necesidad de su modificación, **no se explica cuál sería el grado de incidencia real que dichos ajustes podrían proyectar sobre las distintas tarifas previstas en el cuadro tarifario aprobado.***

*"A causa de estas imprecisiones resulta imposible comprender, en esta etapa cautelar y con las constancias arrimadas hasta el momento, por qué motivo la rebaja de la tarifa técnica que se pretende lograr con este litigio debería provocar, ineludiblemente, una rebaja en las distintas tarifas previstas para que paguen los usuarios del SUBTE que fueron oportunamente aprobadas por la Resolución Nº 5/SBASE/2024..." **(ver DICTAMEN FISCAL 737/2024, pág. 39).***

Por su parte, como ya lo hemos señalado antes en autos, al momento de fijarse la tarifa con valores de diciembre de 2024 el SUBSIDIO que estaba afrontando el Gobierno de la Ciudad era de un 89,4 %, porcentaje este

que si debemos adjetivarlo de alguna manera no exageramos si decimos que es una barbaridad.

Y en tal sentido cabe nuevamente recordar lo DICTAMINADO POR EL SR. FISCAL DE PRIMERA INSTANCIA cuando describe en sus considerandos cada situación particular replicando la información de la página web indicada supra, en donde se contemplan a los "...usuarios que efectúen más de 20, 30 y 40 viajes" "consumidores considerados hipervulnerables", "tarifas diferenciadas para alumnos de escuelas secundarias y de nivel terciario no universitario", "gratuidad del viaje para los jubilados, pensionados y retirados de las fuerzas de seguridad", entre otros casos que contempla la reglamentación para concluir:

"...Dicho esquema permitiría demostrar que, pese al aumento previsto para la tarifa general, las personas que integran sectores socioeconómicamente vulnerables y/o utilicen el subte diariamente por razones laborales y/o educativas continuarán accediendo a tarifas preferenciales, o bien gratuitas, en virtud del apoyo estatal previsto en la política tarifaria que se pretende implementar, lo que podría traducirse en una mejor administración de las subvenciones destinadas al servicio..."

"...En esas condiciones, cabe concluir que, con los elementos de juicio aportados hasta el momento, NO se habría logrado demostrar una afectación concreta al derecho al patrimonio de los usuarios del servicio del subte a partir de la fijación del cuadro tarifario aprobado por resolución 5/SBASE/2024...." (DICTAMEN FISCAL 114-2024 de fecha 23/05/2024).

Y ahora si avanzamos con el segundo interrogante:

B. ¿CORRESPONDE SOLICITAR EN AUTOS QUE PROPORCIÓN DE SUBSIDIO DEBE AFRONTAR EL GCBA?

Si analizar que se debe entender por tarifa justa y razonable es algo complicado, abordar el tema del subsidio lo es aún más.

Máxime en nuestro país cuando advertimos que como ya lo hemos señalado antes en autos, al momento de fijarse la tarifa con valores de diciembre de 2024 el SUBSIDIO que estaba afrontando el Gobierno de la Ciudad era de un 89,4%, porcentaje este que si debemos adjetivarlo de alguna manera no exageramos si decimos que es una barbaridad.

Antes de entrar al plano conceptual cabe afirmar que subsidio al servicio existe en todo el mundo, pero una economía deteriorada como la Argentina, sin financiación y con el déficit fiscal y niveles inflacionarios de los últimos meses, al borde de la hiperinflación la cuestión se pone más complicada.

Vale recordar a título de paréntesis que ese estudio obviamente escapa a la órbita de la esfera del poder judicial, y también en parte a la del poder ejecutivo, ya que hay temas que deben ser resueltos por el poder legislativo. **Se trata en definitiva resolver políticas de estado**, las cuales, a la luz de los resultados, no han sido exitosas en las últimas décadas.

Entrando un poco más en la problemática, cabe mencionar como ejemplo un análisis que se ha realizado respecto a lo que iba a pasar si seguíamos encaminados en un subsidio desorbitado.

Allí se explica que **“La teoría económica de asignar cuantiosos subsidios** y otras erogaciones para mejorar la competitividad de los servicios públicos y acrecentar la oferta interna con **precios máximos ha fracasado rotundamente, y ha alcanzado tal grado de distorsión de los mercados** (principalmente en electricidad y gas) que necesitará una compleja hoja de ruta de normas institucionales, técnicas y jurídicas, para progresivamente ordenarlos y volver a asegurar la confianza que necesitan esas inversiones” (**“LOS SUBSIDIOS EN SERVICIOS PUBLICOS”** Editorial Abaco de Rodolfo Depalma, septiembre de 2014).

En ese artículo, se concluye que la determinación del cuántum del subsidio no resulta tarea fácil, "...porque **está imperiosamente vinculada a un plan global de la economía que se oriente con medidas simultáneas y graduales a controlar la inflación, el déficit fiscal y todas aquellas otras normas que han distorsionado los mercados, tanto internos como de exportación.** Dadas las cuestiones macroeconómicas, lamentablemente, la tarea es mucho más compleja de lo que se expresa en este trabajo, pero podría significar el punto de partida para el gran cambio económico que necesita la República" **(Rodolfo Martínez de Vedia, set. 2014, palabras preliminares, obra antes citada.)**

En todo caso en otro ámbito se podrá revisar si cabe ampliar ese espectro para incrementar la cantidad de pasajeros y brindar un mejor servicio a la comunidad, pero puede dar por seguro que este estrado judicial no es quien deba establecer esas decisiones propias de otros poderes del estado.

Pero aun si solo por vía de hipótesis, le diéramos la derecha a los contrarios y aceptáramos que, en este ámbito del poder jurisdiccional en donde se encuentra planteada esta cuestión, pudiera válidamente en una república que pretende ser tal, meter mano a los subsidios, cabe reflexionar en los siguiente:

¿Pueden válidamente los actores en este juicio arrogarse la facultad de intervenir en política tarifaria cuando al momento de plantearse la demanda de autos el valor de la tarifa al usuario esta subsidiada en un 90% ?

Y seguido a esa pregunta cuya respuesta negativa es más que obvia, cabe agregar que en realidad no se trata el caso sólo de una impropia invasión de facultades propia de otros poderes, sino además, que al requerir un reajuste en las tarifas de una valor del boleto que se encuentra en elevadísimos niveles de subsidio, lo que está pretendiendo aquí NO es precisamente defender los derechos de los consumidores que abarcan a una fracción limitada de

pasajeros, sino más bien, pretender arrogarse la suma del poder público porque no está en juego el de un boleto de subterráneo, sino lo que es más grave, esa decisión influye e incide gravemente en la asignación de partidas presupuestarias y pone en riesgo la atención de otras necesidades de los habitantes de nuestra ciudad mucho más urgentes y esenciales, como puede ser por ejemplo, la salud pública.

Y como su fuera poco, en tal **hipótesis el tribunal estaría estableciendo una política de estado** en este tema tan sensible y delicado cuando son los tres poderes en forma armónica quien deben velar por ello, con preponderancia, obviamente de la Administración que es quien debe decidir en estas cuestiones de mérito, oportunidad y conveniencia.

Pero aún si obviáramos todo lo hasta aquí expresado, y quisieramos darle la derecha a los contrarios y aceptáramos discutir en estos estrados cuestiones que claramente le son ajenas a su competencia, cabe preguntarse:

¿Cuál es el nivel de subsidio que tiene que tener un servicio público ?

¿Cual es el subsidio que HOY debe tener el SUBTERRANEO en nuestra ciudad BUENOS AIRES en el actual contexto?

¿Quién está legitimado para afirmar y DECIDIR que nivel de SUBSIDIO debe tener un servicio público y en particular, hoy el del subterráneo?

¿Esa decisión, corresponde al PODER EJECUTIVO, al PODER LEGISLATIVO o al PODER JUDICIAL?

¿ESA DECISIÓN ES UNA CUESTIÓN JUSTICIABLE?

La sola formulación de estas preguntas, y muchas otras que nos podríamos hacer sobre el particular, nos da la idea de lo complejo que resulta esta problemática.

Y no obstante que en una república que pretenda ser considerada como tal, esa respuesta debería ser sencilla a la hora de considerar y examinar la división de poderes y competencias del Estado, en este pleito se pretende alterar en forma grosera esa división de poderes.

Efectivamente V.S., los actores en este juicio pretenden que tanto el cálculo de la tarifa técnica como el costo que debe afrontar un usuario para ser transportado, debería ser decidido por este tribunal que entiende en la causa. Y esa postura es inadmisibles desde cualquier lado en que quiera analizarse esta cuestión.

Ahora bien, con abstracción de lo dicho hasta aquí que basta por sí solo para rechazar de plano la demanda que nos ocupa, sin un mayor análisis, abordaremos a aquí, otras cuestiones que son relevantes para avalar la decisión del subterráneo de Buenos Aires para dictar la resolución que ilegítimamente se pretende impugnar.

Como primera medida cabe considerar que subsidio se estaba aplicando a fin de del año pasado, era muchísimo más alto que el promedio aplicado en los últimos diez años.

Por tal razón, en los considerandos de la RESOLUCIÓN 5 SBASE 2024 se indica especialmente que ***“.se procura revertir la tendencia de aumento del subsidio al operador...”***.

Y no obstante que la finalidad de la administración al dictar su resolución había sido reducir los niveles de subsidio, al menos en lo que se refiere al subsidio que se venía afrontando desde los últimos años, lo cierto que

es que el subsidio que regía en el mes de diciembre pasado y en los meses siguientes, no solo eran menores a los históricos, sino que era absolutamente inviables y groseramente mayores al nivel promedio histórico de los últimos diez años el cual en términos generales, oscilaba alrededor del 60%.

Así, partiendo del cálculo de redeterminación del coche kilómetro, que se estima mes a mes mediante las respectivas actuaciones administrativas, de esos cálculos podemos observar que surge con claridad el costo de la operación el cual sería similar a la tarifa técnica que correspondía considerar mes a mes. Recordemos a esos efectos que el cálculo que dio base al último cuadro tarifario vigente ha tomado los costos de diciembre de 2023.

Resumiendo estas afirmaciones, y teniendo en cuenta los cálculos que recién mencionamos y que seguidamente transcribimos, llegamos a una conclusión **DIAMETRALMENTE OPUESTA** a la que pretenden instalar en estos autos los contrarios, quienes afirman **ERRÓNEAMENTE**, y tal vez, maliciosamente, que en estos últimos meses con el cuadro tarifario vigente y afortunadamente en curso y en plena aplicación, el costo de la **TARIFA** al **USUARIO** solo esta soportada por el **USUARIO** y está prácticamente **DESPOJADA** de **TODO SUBSIDIO**, cuando en realidad **V.S.**, ello es exactamente al revés.

En efecto, si observamos los cálculos antes indicados y considerando el valor del boleto que cada pasajero ha pagado durante estos últimos meses, incluso tomando el actual cuadro tarifario vigente calculado hasta fines de mayo de 2024, se comprueban los siguientes subsidios:

En el mes de **ENERO** de 2024 el **SUBSIDIO** fue del **93,39%**

En el mes de **FEBRERO** de 2024 el **SUBSIDIO** fue del **93,17%**

En el mes de **MARZO** de 2024 el **SUBSIDIO** fue del **92,22%**

PROCURACIÓN GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
 “2024 AÑO DEL 30º ANIVERSARIO DE LA AUTONOMÍA DE LA CIUDAD”

En el mes de ABRIL de 2024 el SUBSIDIO fue del 91,59%

En el mes de MAYO de 2024 el SUBSIDIO fue del 81,13%

Obviamente si en los próximos meses no se efectúa un nuevo cuadro tarifario, ya que los índices previstos en la ley 4472 así lo permitirían hoy mismo, SBASE podría poner en funcionamiento un nuevo cuadro tarifario ya que los subsidios nuevamente volverían a incrementarse depende de la inflación que nos depare en el transcurso de al año en curso.

A continuación, se transcribe el cuadro que refleja lo recién afirmado:

Conceptos	dic-23	ene-24	feb-24	mar-24	abr-24	may-24
Mano de Obra	8.662,39	8.236,53	8.292,64	11.731,27	13.152,12	13.904,14
Mantenimiento corriente de Material Rodante	1.198,04	1.145,46	1.124,09	1.520,38	1.605,24	1.697,02
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	1.281,52	1.223,30	1.209,06	1.653,83	1.769,38	1.870,55
Energía	474,58	410,74	821,43	1.046,90	1.040,50	1.099,99
Seguros	154,20	159,62	167,39	237,88	258,16	272,92
Otros Gastos	967,73	925,48	912,47	1.245,92	1.329,28	1.405,28
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	1.583,92	1.514,39	1.486,11	2.010,05	2.122,26	2.243,61
Subtotal Costos y Gastos Operativo	14.322,37	13.615,51	14.013,20	19.446,23	21.276,93	22.493,51
Impuestos Directos y Utilidad del Concesionario	743,87	707,18	727,81	1.010,05	1.105,09	1.168,28
Total Costo	15.066,25	14.322,69	14.741,02	20.456,27	22.382,03	23.661,79
Inversiones (SBASE)	908,61	908,61	908,61	908,61	908,61	908,61
Gasto en seguridad	607,09	607,09	607,09	607,09	607,09	607,09
Gasto de mantenimiento y desabestización	112,62	112,62	112,62	112,62	112,62	112,62
Total Costo sin IVA	16.694,57	15.951,01	16.369,34	22.084,60	24.010,35	25.290,11

Conceptos	dic-23	ene-24	feb-24	mar-24	abr-24	may-24
Total Costo sin IVA (1)	16.694,57	15.951,01	16.369,34	22.084,60	24.010,35	25.290,11
Recaudación s iva (2)	1.195,23	1.053,62	1.118,10	1.719,23	2.020,20	4.771,28
Pasajeros (3)	20,01	13,48	12,16	18,48	21,53	19,69
Subsidios (4)	15.499,34	14.897,39	15.251,24	20.365,36	21.990,15	20.518,84
Tarifa Técnica s IVA (1/3)	834,16	1.183,34	1.346,56	1.194,92	1115,0367	1.284,41
Tarifa promedio s IVA (2/3)	59,72	78,16	91,98	93,02	93,817878	242,32
Nivel de Subsidios (4/1)	92,84%	93,39%	93,17%	92,22%	91,59%	81,13%

Y ya una vez empezando a regir en forma plena el cuadro tarifario vigente a partir del mes de agosto de 2024 con el tramo C, se estima que el subsidio del mes de agosto 2024 rondará el 61% aproximadamente.

De continuarse a un ritmo de inflación a un 5% mensual para el último semestre del año en curso, puede estimarse que esos niveles de subsidio se irán incrementando y no disminuyendo.

El valor promedio del subsidio en la última década ha oscilado en un 60% promedio, con lo cual, lamentablemente, la motivación expresada en la Resolución 5 SBASE 2024 en el sentido de que se intenta disminuir los subsidios, sólo se estaría alcanzando en relación al subsidio de los últimos meses (90%) pero no respecto del nivel promedio de los últimos 10 años (60%).

Dicho todo esto, corresponde volver a mencionar los fundamentos de la medida adoptada por la Administración.

CÁLCULO DE LA TARIFA TÉCNICA

A continuación, se retomarán algunas consideraciones a los fines de clarificar la forma de cálculo implementada en la actualización de la Tarifa Técnica (TT), que adelantamos, responde al mismo procedimiento implementado en años anteriores. En particular, se explicará qué se entiende como costo al calcular la TT y cuál es la información utilizada a los fines de calcular los subsidios pagados al operador.

La TT se encuentra definida por la Ley 4472 de Regulación y Reestructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma De Buenos Aires (CABA), donde en su artículo 25 se expresa: "Entiéndase por tarifa técnica aquella que refleja los costos de la explotación del SERVICIO SUBTE, la que será establecida por la Autoridad de Aplicación...".

En dicho marco, SBASE en su carácter de Autoridad de Aplicación, calcula la TT como resultado de dividir los costos de explotación y los pasajeros

de un período determinado. Para dicho cálculo, resulta relevante determinar qué se incorpora como costos de explotación y definir el período para el cual se va a llevar adelante el cálculo.

Tal como ya se mencionó en las actuaciones administrativas llevadas a cabo por SBASE, se parte del Contrato de Operación y Mantenimiento (COM), suscripto entre EMOVA MOVILIDAD SA y SBASE, el cual establece el concepto de Precio Fijo, la estructura de costos del denominado Coche Kilómetro Comercial y la cantidad de Coches Kilómetro Comercial a recorrer en un determinado período de tiempo.

Vale recordar que el COM define “Coche Kilómetro” (CK) como aquella medida de oferta de transporte ferroviario representativa de la distancia –medida en kilómetros– que recorre un coche correspondiente a una formación, mientras que los “Coches-km Comerciales” (CKC) se definen como aquellos CK recorridos transportando pasajeros.

Por otra parte, se definen los “Coches-kilómetro comerciales Base” (CKCB) como los CKC para un período determinado de tiempo informado por SBASE al Concesionario. Al inicio de la Concesión, éste se corresponde con el plan que surge del Anexo I del Contrato de Concesión.

Finalmente, se define al Precio Fijo (PF) como el precio por unidad de CKC con el que se remuneran los CKCB establecidos en el programa operativo (Anexo I del COM).

Para el cálculo de la estructura de los costos de operación del Servicio SUBTE a partir de diciembre 2023 se consideró el PF expresado en pesos por CKC para el mes de diciembre 2023 y se consideraron los CKCB definidos contractualmente para el período diciembre 2023 – noviembre 2024.

En dicha estructura de costos contenida en el COM se excluyen los costos computables que no forman parte de los costos de operación y mantenimiento, ya sea porque no hacen a la operación diaria (el caso más representativo son las inversiones de capital que deben computarse en la TT para hacer el servicio sustentable en el tiempo) o porque contractualmente no están a cargo del Operador. Sin embargo, son costos de explotación que deben ser contemplados más allá de su financiamiento.

Es por este motivo que se suman costos relacionados al servicio por fuera de los costos asociados al CKC y otros que no están a cargo de EMOVA MOVILIDAD S.A. Estos últimos, son costos a cargo de SBASE, que resultan necesarios incorporar ya que el objetivo de determinar los mismos es contemplarlos para efectuar el correcto cálculo de los costos de explotación del SERVICIO SUBTE.

De este modo, se adicionan las erogaciones correspondientes a gastos de seguridad y mantenimiento, inversiones de capital y gastos por desasbestización, que son a cargo de SBASE. Estos últimos, forman parte de gastos necesarios para la recuperación del material rodante con el fin de que sean aptos para ser utilizados para quienes otorgan el servicio y para los pasajeros en términos de seguridad ambiental.

En cuanto a las inversiones de capital, se considera el promedio de las amortizaciones vinculadas exclusivamente con los bienes aplicados directamente al SERVICIO SUBTE (es decir, excluyendo las de edificios y obras civiles, vías e instalaciones eléctricas) del período 2006- 2022, expresadas en dólares estadounidenses de cada año (considera al tipo de cambio del Banco de la Nación promedio entre comprador y vendedor) y reexpresadas a pesos,

considerando el tipo de cambio comprador del Banco de la Nación de la fecha a la cual se está calculando la TT.

De esta manera se incorporan criterios contables de prudencia, racionalidad, objetividad, transparencia y confiabilidad. Al tomar una serie de diez años o más, para el cálculo de la amortización antes referida, se busca evitar el efecto de políticas erráticas o estacionales en materia de inversión. A través del mecanismo adoptado para la conversión de las amortizaciones a dólares y su posterior reconversión a pesos se busca salvar el efecto de la pérdida del poder adquisitivo de la moneda.

Por lo tanto, es preciso aclarar que a los fines de determinar el costo del servicio se parte de una determinación de precios definida en el Contrato de Operación y Mantenimiento (COM), y no por las facturas comerciales y/o comprobantes presentados por el operador.

Estos últimos, sirven a los fines de la rendición de cuentas establecidas por el COM en el ANEXO II b de "Control de gestión al Concesionario", a efectos de corroborar que la misma es representativa de los costos reales de la explotación del SERVICIO SUBTE.

Ahora bien, resulta necesario aclarar que el nivel de cobertura resulta de dividir la Recaudación sin IVA del sistema SUBTE y el Costo Total del sistema SUBTE. Como todos los pasajes que ingresan a la red no abonan la tarifa general, es necesario considerar que, para definir el porcentaje de cobertura se debe considerar la tarifa promedio sin IVA (que incluye todos los descuentos) respecto de la tarifa técnica (que es sin IVA) y no la tarifa general con IVA. Por ejemplo, para diciembre 2023 la tarifa general pagada por el usuario con IVA fue de \$80 y la tarifa promedio con IVA fue de \$65,99. Entonces si quisiéramos comparar dicho mes de tarifa al usuario con la tarifa técnica a partir

de diciembre 2023, sería de 6,95%, resultado de dividir \$59,72 (\$65,99 descontando el IVA) y \$859,07.

Como resultado del año 2023, en el informe N° IF-2024-06433935-GCABA-SBASE, en cuadro número 7, en 2023 el nivel de cobertura fue de 11,8%, es decir, el subsidio ascendía al 88,2% del costo, mientras que para el año 2024 base el porcentaje de cobertura por recaudación (tarifas) sería del 10,6%, o dicho en otras palabras, el subsidio resultaría en 89,4%:

Cuadro 7 – Evolución Costo sin IVA del servicio del SUBTE por rubro en millones de \$, Recaudación sin IVA en millones de \$ y nivel de cobertura %.

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 base
Mano de Obra	9.180,80	14.305,53	22.164,09	57.661,92	102.970,31
Mantenimiento en material Rodante sin RGS	324,47	1.449,32	2.443,19	6.372,62	14.241,12
Mantenimiento en Infraestructura	488,58	1.014,84	2.725,18	7.096,03	15.233,53
Inversiones SBASE	1.287,68	1.724,36	2.424,10	3.783,12	10.903,27
Resto	2.893,62	4.892,30	22.084,44	27.392,45	55.285,18
Costo Total sin IVA	14.175,15	23.386,36	51.841,00	102.306,13	198.633,41
Recaudación sin iva (*)	1.055,05	1.960,47	5.612,32	12.113,93	21.097,23
Nivel de Cobertura	7,4%	8,4%	10,8%	11,8%	10,6%

Es importante añadir que, en el actual contexto, las variables que componen al costo ya presentaron variaciones, y ya se tramito la redeterminación del PRECIO FIJO (PF) para enero 2024, febrero 2024, marzo 2024 y se está tramitando la del mes de abril de 2024, presentando un incremento desde diciembre 2023 del 49%:

Ítem	Conceptos	(Fórmula)	ARS	ARS	ARS	ARS	ARS
			CocheKm	CocheKm	CocheKm	CocheKm	CocheKm
1	Mano de Obra		dic-23	ene-24	feb-24	mar-24	abr-24
2	Mantenimiento corriente de Material Rodante (1)		1959,97	2153,30	2377,45	2638,95	2976,77
3	Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas		271,07	299,46	322,27	342,01	363,32
4	Energía		289,96	319,81	346,63	372,03	400,47
5	Seguros		107,38	107,38	235,50	235,50	235,50
6	Otros Gastos		34,89	41,73	47,99	53,51	58,43
7	Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.		218,96	241,95	261,60	280,27	300,86
8	Subtotal Costos y Gastos Operativo		358,38	395,91	426,06	452,16	480,34
9	Impuestos Directos (2)	Suma 1 a 7	3240,61	3559,54	4017,50	4374,43	4815,69
10	Subtotal por CKC ofertado c/impuestos	2,13% * (8)	69,02	75,82	85,57	93,18	102,57
11	Utilidad del Concesionario	(8) + (9)	3309,63	3635,36	4103,07	4467,61	4918,26
12	Total Costo por CKC ofertado	3% * (10)	99,29	109,06	123,09	134,03	147,55
		(10) + (11)	3408,92	3744,42	4226,16	4601,64	5065,81

PROCURACIÓN GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
 “2024 AÑO DEL 30° ANIVERSARIO DE LA AUTONOMÍA DE LA CIUDAD”

Por lo tanto, el escenario base 2024, ya mutó respecto al presentado cuando se definió la tarifa técnica. Es decir, si utilizáramos el nuevo PF de abril 2024 para calcular el costo anual a partir de diciembre 2023, la tarifa técnica en vez de \$859,07 resulta en \$1235,54:

En mill de \$		
Conceptos	a partir de diciembre 2023	considerando PF de abril 2024 y el resto se mantiene
Mano de Obra	102.970,31	156.389,60
Mantenimiento corriente de Material Rodante	14.241,12	19.087,63
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	15.233,53	21.039,36
Energía	5.641,39	12.372,39
Seguros	1.833,00	3.069,72
Otros Gastos	11.503,43	15.806,18
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	18.828,09	25.235,47
Subtotal Costos y Gastos Operativo	170.250,88	253.000,35
Impuestos Directos (2,13%)	3.626,34	5.388,91
Subtotal c/impuestos	173.877,22	258.389,26
Utilidad del Concesionario (3%)	5.216,32	7.751,68
Total Costo sin costo SBASE	179.093,54	266.140,94
Inversiones (SBASE)	10.903,27	10.903,27
Gasto en seguridad	7.285,11	7.285,11
Gasto de mantenimiento y desabestización	1.351,49	1.351,49
Total Costo sin IVA	198.633,41	285.680,81
Pasajeros	231,22	231,22
Tarifa Técnica sin IVA	859,07	1.235,54

De esta manera, si calculamos el 2024 base igual a que se hizo en IF-2024-06433935-GCABA-SBASE, y modificamos el PF utilizado del mes de diciembre 2023 por el de abril 2024 se obtendría un nivel de cobertura del 7,4%, y con los aumentos de tarifa al usuario presentado se esperaría obtener un 32,7% de nivel de cobertura, o un nivel de subsidios del 67,3%:

Concepto	2024 base	2024 base con aumentos de tarifa
Mano de Obra	156.389,60	156.389,60
Mantenimiento en material Rodante sin RGS	19.087,63	19.087,63
Mantenimiento en Infraestructura	21.039,36	21.039,36
Inversiones SBASE	10.903,27	10.903,27
Resto	78.260,95	78.260,95
Costo Total sin IVA	285.680,81	285.680,81
Recaudación sin iva (*)	21.097,23	93.465,53
Nivel de Cobertura	7,4%	32,7%
Nivel de Subsidios	92,6%	67,3%

La metodología de cálculo de la tarifa técnica se encuentra desarrollada en IF-2024-06433935-GCABA-SBASE del EX-2024-04632772- - GCABA-SBASE, y la misma explicita el universo considerado de costo de explotación y la cantidad de pasajeros considerados para el cálculo.

Tal como se desarrolló, la tarifa técnica a partir de diciembre 2023 (TT Dic2023) está calculada considerando:

- El Precio Fijo (PF) según redeterminación de precios tramitada al mes de diciembre 2023 a través de EX-2024-05127084- -GCABA-SBASE (\$3.408,92 por CKC)
- La cantidad de coches kilómetros comerciales (CKC) para el período anual de diciembre 2023 hasta noviembre 2024 correspondiente al Anexo I de acuerdo con IF-2023-44264945-GCABA-SBASE, dando como resultado un total de 52.536.677 CKCB.

· Y se adicionan los costos anuales a cargo de SBASE en inversiones de capital, gastos de seguridad y gastos por desasbestización.

Respecto de la tarifa al usuario cada vez que se realiza la propuesta se explicitan las consideraciones incorporadas.

En la presente propuesta, se estableció el cuadro tarifario en el marco de la propuesta tarifaria del transporte público de la Región Metropolitana de Buenos Aires realizada por el gobierno Nacional a través de la Resolución del Ministerio de Infraestructura N°1 del año 2024 a fin de equilibrar las tarifas de los distintos modos de transporte prestados en el mismo espacio geográfico, para evitar migraciones de usuarios de uno a otro modo atribuibles a modificaciones tarifarias, circunstancia que conspiraría contra la simetría intermodal que debe primar respecto a la movilidad pública urbana.

En concreto el armado de la propuesta tarifaria se realizó siguiendo los siguientes cálculos y supuestos:

1) Partiendo de la metodología prevista en la Resolución del Ministerio de Infraestructura N°1 del año 2024, se estimó la tarifa de colectivos con la inflación promedio esperada para los meses de enero y febrero 2024 según el REM de diciembre 2023, dando como resultado \$402

2) Luego se aplicó a dicha tarifa la relación entre las tarifas del subte (\$110) y colectivos (\$76,92) de enero 2024, dando como resultado la tarifa del subte \$574

3) Para el 2do y tercer tramo se realizó el mismo ejercicio, suponiendo que las tarifas de colectivos aumentaban por inflación mensual según IPC promedio en REM de diciembre 2023, es decir, el segundo tramo se calculó cuanto aumentaría la tarifa de colectivo en mayo con inflación de marzo,

y en junio con inflación de abril y se aplicó la relación entre ambas tarifas de enero 2024 dando como resultado la tarifa del subte \$667 y \$757.

4) Finalmente, con las intervenciones del ente y la ciudadanía el segundo tramo se redujo a \$650 y la tarifa de \$757 paso a aplicarse a partir de agosto.

Respecto de los gastos referidos en la demanda la cual se adhirieron los Estudiantes, Trabajadores y Vecinos de Almagro representados por la letrada Agustina Lanzat, y por Mauro Gabriel Palacios, en honor a la brevedad, nos remitimos a las explicaciones ya formuladas en el conteste obrante en actuación N° 1132132/2024

En otro orden de ideas, en el artículo 28 de la Ley N° 4472 se explicita que "las tarifas deberán ser revisadas anualmente y podrán ser incrementadas previa audiencia pública a la que deberán concurrir los prestadores del SERVICIO SUBTE, pudiendo concurrir las asociaciones de usuarios y consumidores debidamente registradas y las asociaciones gremiales. Sin perjuicio de lo establecido precedentemente, en caso de incrementos de costos que superaren un siete por ciento (7%) los costos tenidos en cuenta para el establecimiento de la tarifa técnica en su última determinación, la Autoridad de Aplicación procederá a iniciar el proceso de revisión tarifaria inmediatamente de ocurrido el incremento".

Por lo tanto, frente a esta situación, la Ley explicita la revisión frente a modificaciones a partir del 7%. Desde el último trámite de la TT, las principales variables económicas utilizadas para la actualización del PF sufrieron incrementos importantes, tales como se detallan a continuación:

	Dic 2023 vs Julio 2023	Marzo 2024 vs Diciembre 2023
IPC - INDEC	106%	52%
IPIB - Productos Manufacturados	157%	35%
IPIB - Importado	223%	6%
MANO DE OBRA (Var. % del remunerativo)	91%	35%
Tipo de Cambio BNA	2%	0%
ENERGIA	0%	410%

A su vez, tal como se explicitó en la presentación inicial, la tarifa pagada por los usuarios cubre el 11,8% del costo (nivel de cobertura).

Es importante añadir que, en el actual contexto, donde estas mismas variables presentan variaciones importantes, tal como es el caso del IPC donde la variación acumulada desde diciembre 2023 es de 52%, el PF ya se vio afectado presentando nuevos aumentos en enero, febrero y marzo 2023.

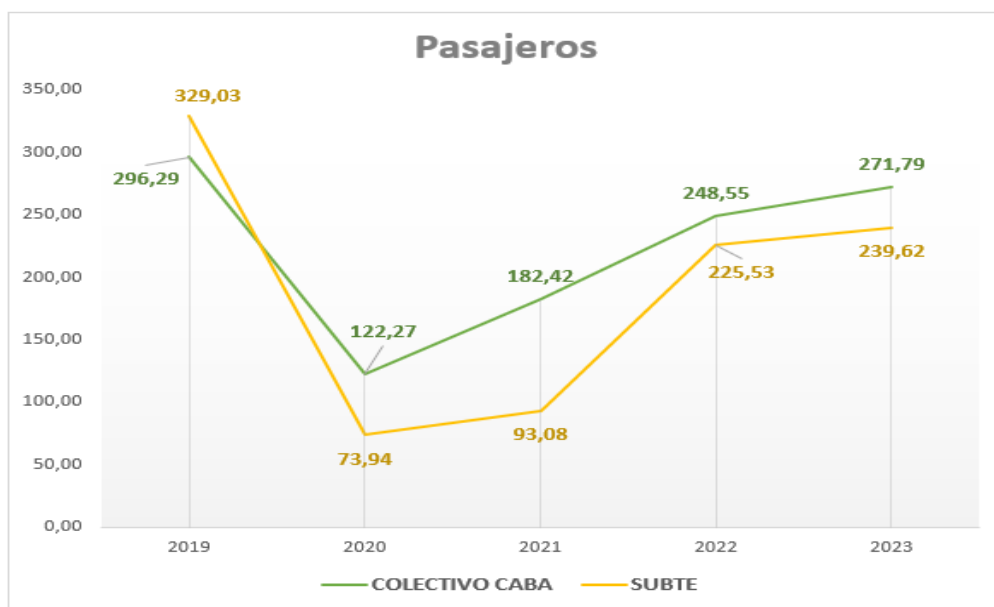
Para el mes de marzo de 2024, el PF alcanza un valor de \$ 4601,64 por CKC (+35% respecto del de diciembre 2023 utilizado para el presente cálculo de la TT). Por lo tanto, en dicho contexto, resulta importante generar grados de sostenibilidad del sistema a los fines de, al menos, recuperar niveles de cobertura.

Respecto de la cantidad de pasajeros para el cálculo de la TT, tal como se detalló en el informe, se consideraron los pasajeros reales de enero a diciembre 2023 sin contar los pasajeros de la línea D para el período proyectado de cierre.

La información de Nación Servicios SA es la información del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) y coincide con lo informado por EMOVA y lo publicado por la Dirección General de Estadísticas y Censos de la

Ciudad de Buenos Aires. El dato utilizado es el del año 2023 (239.621.028) descontando los que utilizaron la línea D para el período de 8 de enero 2024 al 16 de marzo de 2024¹.

Respecto de la evolución de los pasajeros en los sistemas de transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CABA), si comparamos los colectivos que realizan su recorrido en la CABA y los del SUBTE se puede observar una tendencia general similar en cuanto a la pérdida y/o recuperación de la cantidad de pasajeros con la distinción que la tasa de crecimiento en la recuperación de pasajeros en el SUBTE comparada con 2019 posee una tasa creciente pero más lenta que en el COLECTIVO:



Fuente: NNSS y <https://servicios.transporte.gob.ar/compensaciones/>

Respecto a dicho fenómeno, Argentina no es la excepción, en los metros del resto de las regiones en general se presenta una situación similar².

¹ Al momento en que se realizó el cálculo la línea D iba a reabrirse el 17 de marzo.

² <https://view.officeapps.live.com/op/errorpage.htm?llcc=es-ES&hid=2258ec42-f1cb-4e56-9235-9d00cdf9fda7>

Como se puede observar en el siguiente cuadro los niveles de demanda respecto a la prepandemia es:

	Continente	METRO	% DEMANDA S/PREPANDEMIA	Fecha información
1	Sudamerica	Buenos Aires	77%	13/12/2023
2	Sudamerica	San Pablo	83%	13/12/2023
3	Sudamerica	Río	74%	13/12/2023
4	Norteamerica	Vancouver	86%	13/12/2023
5	Norteamerica	Nueva York	74%	13/12/2023
6	Norteamerica	Toronto	72%	13/12/2023
7	Norteamerica	Montreal	71%	13/12/2023
8	Norteamerica	Washington	69%	13/12/2023
9	Norteamerica	San Francisco	45%	13/12/2023
10	Norteamerica	Ottawa	44%	13/12/2023
11	Europa	Londres	88%	13/12/2023
12	Europa	Lisboa	91%	13/12/2023
13	Europa	Paris	99%	13/12/2023

3

Como último aspecto a mencionar, los métodos empleados se encuentran avalados por la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, quien sostuvo que la metodología utilizada por SBASE para la determinación de la tarifa técnica era adecuada.

Sin perjuicio de advertir que dicho aval se efectuó respecto de la tarifa técnica correspondiente al año 2017, para la determinación de la tarifa técnica que aquí nos ocupa se han aplicado los mismos criterios.

La operación cotidiana del servicio de subterráneos tiene un costo total que se ve reflejado en la tarifa técnica. Esto es, cuánto tendría que pagar el usuario por viaje si esta fuese la única fuente de financiamiento.

<https://metrics.mta.info/>

<https://www.gov.uk/government/statistics/transport-use-during-the-coronavirus-covid-19-pandemic>

³ Información brindada por el operador Emova Movilidad S.A.

En realidad, la tarifa al usuario cubre un pequeño porcentaje del costo de la operación y el saldo es subsidiado con fondos presupuestarios, es decir, con sumas asignadas año a año en el Presupuesto por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.

En caso de prosperar el pedido de nulidad de la Resolución 5/24 de SBASE se produciría por cada día de retraso un aumento del subsidio a cargo del erario público.

Ello agravaría aún más la ecuación económica financiera del subte, la cual ya se encuentra seriamente afectada.

Por ende, una decisión en el sentido recién mencionado implicaría un agravamiento de la situación y una desfinanciación del Servicio Subte, ya que los fondos presupuestarios resultarán insuficientes para mantener la prestación del Servicio SUBTE en condiciones de continuidad, regularidad y seguridad.

Por consiguiente el perjuicio que acarrearía la suspensión y/o anulación de los aumentos tarifarios es de tal magnitud que SBASE no podría solventar los costos de explotación del servicio, puesto que excedería con creces el presupuesto asignado para ello.

En este sentido, la Fiscal ha expresado que *“no todos los costos de explotación son cubiertos proporcionalmente por cada usuario, puesto que, teniendo en consideración los subsidios que son luego aportados por el Estado local —destinados a cubrir, entre otras cuestiones, trabajos por desasbestización—, la tarifa a la que acceden los usuarios (TU) es sustancialmente menor a la tarifa técnica (TT) vigente en cada período. Adviértase, al respecto, que mientras que la tarifa técnica aprobada por la*

resolución cuestionada asciende a \$859,07 (cfr. artículo 1 y Anexo I), la tarifa al usuario aprobada a partir del 16/5/2024 tiene un valor de \$574, \$650 a partir del 31/5/2024 y \$757 a partir del 1/8/2024 (cfr. artículo 2 y Anexo II).

Por todas las consideraciones expuestas, entiendo que, en este estado inicial del proceso, no podría afirmarse que la tarifa técnica (TT) fijada en la resolución 5/GCABA.SBASE/24 resulte manifiestamente irrazonable, tal como es alegado por los accionantes”.

En concreto el escrito en traslado está plagado de falacias y de inexactitudes que sólo pueden entenderse desde otra finalidad que evidentemente es totalmente ajena a la protección de los intereses y derechos de los usuarios del subterráneo.

Por tal razón debe desestimarse en todas sus partes el planteo que nos ocupa.

EL SALARIO MÍNIMO VITAL Y MÓVIL

Es innegable el continuo aumento de los costos de explotación acontecidos en los últimos meses. Con sólo tener presente la coyuntura económica del país, pueden percibirse los aumentos en diferentes rubros, no sólo los que forman parte de la estructura de costos del contrato de concesión.

También es de público conocimiento las consecuencias negativas que conlleva una insuficiente inversión en el sistema, los cuales repercuten directamente en la calidad del servicio.

Parte de las funciones que tienen el GCABA y SBASE, es actuar con responsabilidad en cuanto a la administración de los recursos.

Hemos detallado exhaustivamente los elementos considerados al determinar el costo de explotación, los cuales son completamente

independientes de las distorsiones que los actores intentan promover para sugerir la ilegitimidad del cálculo, careciendo de respaldo técnico que justifique sus afirmaciones.

La tarifa técnica se establece de manera objetiva y conforme a los parámetros estipulados por la normativa correspondiente. La utilización de otros criterios para su fijación supondría exceder los límites establecidos por dicho marco normativo.

Por otra parte, en vista del significativo impacto que implicaría para el usuario el cobro directo de la tarifa técnica, se instituye la tarifa al usuario.

Aunque esta última busca mitigar el impacto del costo de explotación del servicio, nunca debe perderse de vista el valor de la tarifa técnica como referencia.

En otras palabras, la finalidad establecida por el legislador al regular el procedimiento para la actualización de tarifas debe ser siempre considerada, lo que implica tener en cuenta el aumento del costo de explotación del servicio.

Asimismo, la ley utiliza el término de justicia y razonabilidad a la hora de fijar las tarifas. Sin embargo, en ningún momento indica que es el salario mínimo vital y móvil (SMVM) el parámetro que deberá utilizarse para establecer esa justicia o razonabilidad, como así pretenden dar a entender los actores.

Aun así, si consideramos las insinuaciones de los actores sobre el supuesto inédito y excesivo impacto del aumento tarifario respecto del SUVM, cabe aclarar que el presente no es el incremento que ha generado mayor impacto en el SMVM.

Así podemos ver que, por ejemplo, desde el año 2001 hasta 2004 inclusive, el impacto de las tarifas fue mucho mayor al que aquí se plantea (llegando hasta representar un 18% el gasto en transporte en relación con el SMVM), el cual luego fue variando con el correr del tiempo. Es decir, el SMVM, si bien puede llegar a ser un dato de referencia y consulta, no el único concepto que debe tomarse para verificar la justicia y razonabilidad de la tarifa.

Muestra de ello, es que la relación a lo largo del tiempo entre la tarifa y el SMVM nunca tuvo una simetría lineal, demostrando que las diversas políticas adoptadas históricamente se ciñen a otros factores y sin perder de vista, los costos de explotación del servicio.

Cabe destacar también que las comparaciones que hace la actora sobre el impacto de las tarifas y el SMVM tiene interpretaciones falaces, ya que pone en juego valores del SMVM de un mes (mayo 2024) respecto a la tarifa aplicable a otros posteriores (junio, julio y agosto 2024), cuando para esos meses aún no se encuentran definidos los valores del SMVM.

Los actores limitan el concepto de "tarifa justa y razonable" a su relación con el SMVM sin tener en cuenta el resto de los factores que resultan necesarios considerarse. No podría eludirse el costo de explotación, el nivel de cobertura con la recaudación, el subsidio que aporta el GCABA para hacer frente a dichos costos, las redeterminaciones de precios aprobadas en el marco del respectivo contrato de Concesión, los gastos de inversión a cubrir (incluidos dentro del costo de explotación), sobre todo aquellos imprescindibles destinados a la seguridad de los usuarios y trabajadores, como así también otros indicadores que se encuentran directamente relacionados con la situación socioeconómica de los usuarios (por ejemplo, los ya mencionados EPH y RIPTE).

A la hora de determinar la tarifa al usuario también se tiene presente la necesidad de evitar migraciones masivas de usuarios entre distintos medios de transporte. Ello provocaría un colapso de ambos sistemas, uno por recibir demanda por encima de sus posibilidades y el otro reducir notablemente su recaudación.

Dicha tarea no resulta fácil, atento a que los distintos medios de transporte a los que se podría migrar (colectivos y trenes) dependen del Gobierno Nacional, cuyo procedimiento que llevan a cabo para su aumento de tarifa es totalmente ajeno al que rige para el Subte y Premetro.

A raíz de ello, se produce indefectiblemente un descalce temporal a la hora de aprobar adecuaciones tarifarias de los medios de transporte que no dependen de las mismas administraciones (en estos casos, Gobierno Nacional y GCABA), el cual ya fue estudiado para el presente aumento que se propicia y se espera que, al igual que en las anteriores adecuaciones tarifarias y como siempre ocurre, impacten en medidas aceptables en un primer momento sobre el resto de los medios de transporte para luego ir normalizándose.

Sin embargo, interrumpir la aplicación de las nuevas tarifas aprobadas sería romper totalmente esa estructura, agravando el impacto de ese desfasaje.

No es dable pretender que el objetivo de mejorar los niveles de demanda dependa exclusivamente del monto de la tarifa. Lograr un servicio confiable, seguro y confortable serían los parámetros para apuntar a lograrlo. Y ello es inviable si la ecuación económica financiera del sistema del Subte y Premetro se encuentra totalmente desequilibrada, siendo dependiente de un altísimo nivel de subsidio a aportar por el GCABA, que por cierto, también se

conforma de los impuestos que abona la ciudadanía en general, use o no el subte.

Tampoco podemos perder de vista los aumentos que se dieron a nivel nacional. Recordemos que a través de Resolución del Ministerio de Infraestructura N°1 del año 2024, el gobierno nacional dispuso un aumento de tarifas para el Sistema de Transporte Público Automotor de Pasajeros de carácter Urbano y Suburbano de la Región Metropolitana de Buenos Aires y Jurisdicción Nacional de 251% para el mes de febrero de 2024 (La tarifa mínima paso de \$76,92 a \$270).

A su vez, en dicha propuesta se preveía un aumento bimestral por inflación de estas. Con ello, se muestra que el aumento previsto para el Subte no resulta ser aislado ni caprichoso, sino que está acompañado de una necesidad de actualización que atraviesa todo el país, a fin de solventar al menos en un porcentaje, los costos de explotación del servicio.

Al respecto la Fiscal manifestó que *"la razón principal del aumento estipulado en el valor de la tarifa al usuario (TU) obedecería a la finalidad de reacomodar dichos valores a los porcentajes históricos. Decisión que, en esta instancia del proceso, no resulta irrazonable, sino que formaría parte del despliegue de una política tarifaria en materia de transporte adoptada por el Gobierno local en el ejercicio de su potestad tarifaria. (...)"*

(...) no debe perderse de vista que, según los cuadros tarifarios aprobados, se prevén reducciones sustanciales al valor de los boletos para aquellos usuarios que efectúen más de 20, 30 y 40 viajes en el transcurso de un mes (v. Anexo II de la resolución 5/SBSE/2024), lo que debe ser especialmente tenido en consideración si se tiene en cuenta que dicho descuento se encontraría principalmente dirigido a los trabajadores que utilizan el servicio para movilizarse

desde sus hogares a sus puestos de trabajo y/o a quienes, por cualquier motivo, utilizan el servicio asiduamente.(...)"

"Merece destacarse que los cuadros tarifarios vigentes prevén un tratamiento preferencial para los consumidores considerados hipervulnerables que integren sectores socioeconómicamente marginados y/o merezcan una tutela especial en virtud de sus propias características. "

"(...) También prevé tarifas diferenciadas para alumnos de escuelas secundarias y de nivel terciario no universitario, que concurren a establecimientos estatales o privados con subvención del Estado menor al 100% (abono estudiantil) y para maestros de establecimientos educativos dependientes del Gobierno de la Ciudad (abono maestro).

A su vez, prevé la gratuidad del viaje para los jubilados, pensionados y retirados de las fuerzas de seguridad que perciban hasta un 10% por encima del mínimo mensual (pases jubilados y pensionados), alumnos que asistan a escuelas públicas o privadas con subsidio al 100% primarias o secundarias de la Ciudad (boleto estudiantil), personas con discapacidad y personas trasplantadas o en lista de espera.

Dicho esquema permitiría demostrar que, pese al aumento previsto para la tarifa general, las personas que integran sectores socioeconómicamente vulnerables y/o utilicen el subte diariamente por razones laborales y/o educativas continuarán accediendo a tarifas preferenciales, o bien gratuitas, en virtud del apoyo estatal previsto en la política tarifaria que se pretende implementar, lo que podría traducirse en una mejor administración de las subvenciones destinadas al servicio.

En esas condiciones, cabe concluir que, con los elementos de juicio aportados hasta el momento, no se habría logrado demostrar una afectación concreta al derecho al patrimonio de los usuarios del servicio del subte a partir de la fijación del cuadro tarifario aprobado por resolución 5/SBASE/2024."

AFECTACIÓN AL INTERÉS PÚBLICO COMPROMETIDO

De hacerse lugar al pedido de nulidad de la readecuación y aumento de la tarifa del servicio de subte y premetro, se afectaría gravemente el interés público ya que la falta de fondos comprometería el mantenimiento y la operatoria del servicio de SUBTE en la Ciudad.

En efecto es relevante señalar que el funcionamiento del servicio público de subterráneos depende, entre otras cosas, del importe real de la tarifa por su uso, por lo cual, cualquier intervención judicial desfavorable importa la posibilidad de la frustración de un interés público, lo que causa sustancial gravamen a los derechos de nuestras representadas, pero fundamentalmente al interés público comprometido en la cuestión.

Como sostuvimos al momento de contestar el traslado de la medida cautelar, el dictado de cualquier resolución judicial que incida en el desenvolvimiento de la función administrativa debe realizarse en el marco de un prudente y detenido análisis del interés público comprometido, de lo contrario se corre el riesgo de paralizar hoy el funcionamiento de un servicio público de transporte de vital importancia para la población, como es el del subterráneo, con la consecuente posibilidad de generarse daños importantes a ese interés colectivo de impostergable realización.

En primer término, se señala el grave PERJUICIO que provocaría al erario impedir la aplicación del nuevo cuadro tarifario, máxime, teniendo en cuenta los altísimos niveles de subsidio en los que hoy se encuentra funcionando el subte (89,4%).

No actualizar la tarifa logrará en forma IRREMEDIABLE e INELUDIBLE, una REPERCUSIÓN GRAVE sobre la CALIDAD DEL SERVICIO conforme aquí se expone.

Ante esa posibilidad, desde ya se afirma que los fondos presupuestarios resultarán insuficientes para mantener la prestación del Servicio SUBTE en condiciones de continuidad, regularidad y **seguridad operativa**.

No son una novedad las consecuencias negativas que provoca un desmedro en la financiación del sistema. Más aún, limitar las posibilidades de financiar correctamente al subte provoca un desequilibrio en su ecuación económica.

Y aquí es crucial enfatizar que con un sistema desfinanciado resultaría imposible prestar un servicio seguro y de calidad.

La calidad es lo primero en disminuir en este tipo de situaciones, lo que genera una experiencia general de viaje menos satisfactoria para los usuarios; luego comienzan problemas de confiabilidad: el servicio empieza a operar de manera deficiente y con menos frecuencia, donde el usuario deberá considerar un tiempo de espera más largo hasta la llegada del subte.

Inevitablemente, también el equipamiento se vería afectado por una postergación en las tareas de mantenimiento, lo que ocasiona una mayor frecuencia en fallas técnicas y hasta incluso en la interrupción total del servicio en una línea determinada.

Esta situación podría eventualmente agravarse aún más, si tenemos en cuenta que se podría llegar a requerir inversiones mucho más costosas en reparaciones y actualizaciones en el futuro, dado que la falta de mantenimiento es difícil de revertir una vez que comienzan a aparecer las fallas técnicas.

En resumen, el funcionamiento correcto y seguro del servicio Subte y Premetro requiere un financiamiento suficiente y sostenido en el tiempo. Estas son las premisas básicas que tuvo en cuenta la Ley N° 4472 a la hora de establecer las adecuaciones tarifarias como parte de su financiamiento, y no permitirlo generará un grave perjuicio al Subte, repercutiendo también en los usuarios del servicio Subte en particular, y en los ciudadanos de la Ciudad de Buenos Aires en general.

La realidad es que actualmente la tarifa al usuario cubre un pequeño porcentaje del costo de la operación (10,6%) y el saldo es subsidiado con fondos presupuestarios, es decir, con sumas asignadas año a año en el Presupuesto aprobado por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.

Este porcentaje disminuirá considerablemente mes a mes si se impide la actualización tarifaria, dado el incremento de los costos de explotación causado, entre otras cosas, por el impacto de la inflación.

En consecuencia, el perjuicio para el erario público agravará aún más la ecuación económica financiera del subte, la cual ya se encuentra seriamente afectada a raíz de que los cálculos que se utilizan para someter a tratamiento cada actualización tarifaria, siempre lo son a varios meses diferidos.

Por consiguiente el perjuicio que acarreará la suspensión de los aumentos tarifarios es de tal magnitud que SBASE no podría solventar los costos de explotación del servicio, puesto que excedería con creces el presupuesto asignado para ello.

Sostener la medida dispuesta iría en desmedro de otras necesidades presupuestarias, también esenciales, como la salud pública,

asistencia social, educación, entre otros, que estaban previstas para otras contingencias, de igual o de mayor importancia a la que aquí nos ocupa.

Por este motivo, insistimos, cada día que pasa sin ajuste tarifario será en perjuicio del servicio y de la calidad del subte y de la población en general.

En ese marco habría que reducir las frecuencias y llevarla a intervalos promedio superiores a los actuales, con el consecuente malestar la población que ello provocaría sobre los usuarios del subterráneo.

De resultar imposible la aplicación de la nueva tarifa, ello forzaría a eliminar sustanciales inversiones para mejorar el servicio, como es el proceso de modernización de todas las líneas, o la modernización de la flota, o la prestación de servicios los fines de semana, el mantenimiento de personal y/o de horarios de corrida, el plan de desasbestización que se encuentra en pleno desarrollo con el fin de poder utilizar el material rodante comprometido, entre otros tantos factores.

La contraria parte de premisas falsas y sobre ellas argumenta para concluir en resultados absolutamente erróneos.

El planteo que nos ocupa implica negar la imperiosa necesidad de actualizar la tarifa, la cual no solo está desactualizada producto de la inflación imperante en el país, sino que ya venía retrasada si comparamos los parámetros que existían antes y después de la pandemia.

A esto cabe aclarar al tribunal que si bien el flujo de pasajeros es un 6% superior al que existía hace poco menos de dos años atrás cuando se cuestionó la Resolución 17/SBASE/22 (BO 6460 14-09-2022), aun así, hoy

estamos en un porcentaje de un 73% del flujo de pasajeros que había en 2019 antes de la pandemia.

Por otra parte, no solo cabe tener en cuenta el flujo de pasajeros, que **hoy es un 27% menor al que había en 2019**, sino que lo que no debe dejarse de tener en cuenta que **el nivel de subsidio que existía en 2019 era de aproximadamente un 60%**.

En términos económicos esto hoy implica la suma de \$177.536,18 millones como base para el año 2024 o dicho de otra manera, representa el 89,4% del total del costo de la operación.

Por ello, impedir ahora corregir el desfasaje existente afecta gravemente la operación, su continuidad, regularidad, frecuencia y seguridad del servicio. Y ni hablar de su modernización del servicio subte.

Por otro lado, para dimensionar el impacto económico en el mes de junio 2024 del incremento tarifario se realizará la proyección de la recaudación suponiendo que utilizarán el servicio los pasajeros de junio 2023.

A tales fines, se muestra los usos por tipo de día (domingo, feriado, hábil y sábado) para el mes de junio 2024. Los mismos se construyeron multiplicando los usos promedio por tipo día para junio 2023 por el calendario 2024:

Usos proyectados junio	Domingo	Ferados	Día hábil	Sábado
A	193.885	154.901	2.923.351	468.413
B	298.288	206.102	3.486.958	544.068
C	122.323	114.999	1.946.242	305.286
D	241.465	171.114	3.294.802	431.285
E	83.843	49.580	1.247.732	143.581
H	98.774	63.503	1.354.576	194.684
Premetro	2.274	3	28.558	4.788

PROCURACIÓN GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
 “2024 AÑO DEL 30º ANIVERSARIO DE LA AUTONOMÍA DE LA CIUDAD”

Luego, se construye la tarifa promedio con IVA sin aumento de tarifas (\$125) y con aumento tarifario (\$650):

Tarifa promedio con IVA sin aumento tarifario	Domingo	Feridos	Día hábil	Sábado	Tarifa promedio con IVA aumento tarifario	Domingo	Feridos	Día hábil	Sábado
A	111,91	111,90	104,11	109,28	A	581,91	581,90	541,40	568,28
B	110,92	110,60	103,09	107,56	B	576,80	575,11	536,05	559,31
C	95,93	92,70	81,85	87,09	C	498,83	482,05	425,64	452,88
D	114,28	113,44	106,49	110,45	D	594,26	589,89	553,77	574,32
E	112,21	111,48	104,58	108,41	E	583,51	579,72	543,83	563,76
H	110,69	109,29	100,70	106,21	H	575,57	568,33	523,62	552,29
Premetro	37,11	38,29	32,79	35,84	Premetro	192,99	199,13	170,50	186,38

Por lo tanto, el aumento en la Recaudación sin iva seria de \$7.067,35 millones para el mes de junio de 2024:

Recaudación sin IVA proyectada sin aumento de tarifa	Domingo	Feridos	Día hábil	Sábado	TOTAL DÍAS	Recaudación sin IVA proyectada con aumento de tarifa	Domingo	Feridos	Día hábil	Sábado	TOTAL DÍAS
A	19.635.138	15.686.721	275.442.490	46.325.898	357.090.245	A	102.102.715	81.570.948	1.432.300.946	240.894.667	1.856.869.276
B	29.943.192	20.628.535	325.301.020	52.958.743	428.831.490	B	155.704.599	107.268.384	1.691.565.303	275.385.462	2.229.923.748
C	10.619.201	9.647.563	144.167.930	24.061.820	188.496.514	C	55.219.846	50.167.326	749.673.238	125.121.463	980.181.873
D	24.972.873	17.566.588	317.536.016	43.107.765	403.183.241	D	129.858.939	91.346.257	1.651.187.281	224.160.377	2.096.552.855
E	8.514.188	5.002.109	118.092.153	14.087.132	145.695.583	E	44.273.777	26.010.969	614.079.196	73.253.089	757.617.031
H	9.893.992	6.280.983	123.439.373	18.712.580	158.326.927	H	51.448.757	32.661.111	641.884.738	97.305.416	823.300.022
Premetro	76.368	104	847.419	155.286	1.079.177	Premetro	397.113	541	4.406.581	807.486	5.611.721
Total	103.654.951	74.812.603	1.304.826.401	199.409.223	1.682.703.178	Total	539.005.747	389.025.535	6.785.097.284	1.036.927.960	8.750.056.526

Dicho resultado aumenta en la proyección estimada para los meses posteriores, donde la tarifa propuesta es de \$650 para el mes de julio 2024 y \$757 para el mes de agosto.

Siguiendo la misma metodología, las sumas proyectadas para el mes julio se estiman en \$ 8.069,73 millones y en agosto de \$10.067,37 millones. Estos serían entonces los valores que SBASE dejaría de percibir mensualmente en caso de que no se hagan efectivas las tarifas en los meses subsiguientes.

A continuación se mostrará la evolución del nivel de cobertura, desde el año 2020 hasta la actualidad:

Cuadro 1 - Evolución Costo sin IVA del servicio del SUBTE por rubro en millones de \$, Recaudación sin IVA en millones de \$ y nivel de cobertura %.

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 base
Mano de Obra	9.180,80	14.305,53	22.164,09	57.661,92	102.970,31
Mantenimiento en material Rodante sin RGS	324,47	1.449,32	2.443,19	6.372,62	14.241,12
Mantenimiento en Infraestructura	488,58	1.014,84	2.725,18	7.096,03	15.233,53
Inversiones SBASE	1.287,68	1.724,36	2.424,10	3.783,12	10.903,27
Resto	2.893,62	4.892,30	22.084,44	27.392,45	55.285,18
Costo Total sin IVA	14.175,15	23.386,36	51.841,00	102.306,13	198.633,41
Recaudación sin iva (*)	1.055,05	1.960,47	5.612,32	12.113,93	21.097,23
Nivel de Cobertura	7,4%	8,4%	10,8%	11,8%	10,6%

Del mismo modo, se muestra el nivel de cobertura, para los años 2013 a 2019:

Cuadro 1bis: Evolución Costo sin IVA del servicio del SUBTE en millones de \$, Recaudación sin IVA en millones de \$. Nivel de cobertura %.

Resumen	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Costo Total (con Puntual y Comisiones)	1.138,40	1.956,26	2.610,12	3.730,53	5.176,35	6.676,48	10.585,54
Recaudación sin IVA	435,60	923,68	975,23	1.267,44	2.022,28	2.465,63	4.412,53
Nivel de Cobertura	38,26%	47,22%	37,36%	33,97%	39,07%	36,93%	41,68%
Nivel de Subsidios	61,74%	52,78%	62,64%	66,03%	60,93%	63,07%	58,32%

Ahora bien, si consideramos la actual evolución del Precio Fijo (es decir, el precio del Coche Kilómetro Comercial), éste presenta una variación acumulada del 35% en marzo 2024 respecto de diciembre 2023:

Cuadro 2 - Evolución del PF de diciembre 2023 a marzo 2024

PROCURACIÓN GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
 “2024 AÑO DEL 30º ANIVERSARIO DE LA AUTONOMÍA DE LA CIUDAD”

Item	Conceptos	(Fórmula)	ARS	ARS	ARS	ARS
			CocheKm	CocheKm	CocheKm	CocheKm
			dic-23	ene-24	feb-24	mar-24
1	Mano de Obra		1959,97	2153,30	2377,45	2638,95
2	Mantenimiento corriente de Material Rodante (1)		271,07	299,46	322,27	342,01
3	Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas		289,96	319,81	346,63	372,03
4	Energía		107,38	107,38	235,50	235,50
5	Seguros		34,89	41,73	47,99	53,51
6	Otros Gastos		218,96	241,95	261,60	280,27
7	Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.		358,38	395,91	426,06	452,16
8	Subtotal Costos y Gastos Operativo	Suma 1 a 7	3240,61	3559,54	4017,50	4374,43
9	Impuestos Directos (2)	2,13% * (8)	69,02	75,82	85,57	93,18
10	Subtotal por CKC ofertado c/impuestos	(8) + (9)	3309,63	3635,36	4103,07	4467,61
11	Utilidad del Concesionario	3% * (10)	99,29	109,06	123,09	134,03
12	Total Costo por CKC ofertado	(10) + (11)	3408,92	3744,42	4226,16	4601,64
Variación intermensual%				10%	13%	9%

Con este valor, si recalculamos la tarifa técnica al mes de marzo de 2024, la misma alcanzaría el valor de \$1.130,07:

Cuadro 3 – Tarifa Técnica tramitada y recalculada con PF de marzo 2024

En mill de \$

Conceptos	a partir de diciembre 2023	considerando PF de marzo 2024 y el resto se mantiene
Mano de Obra	102.970,31	138.641,66
Mantenimiento corriente de Material Rodante	14.241,12	17.968,07
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	15.233,53	19.545,22
Energía	5.641,39	12.372,39
Seguros	1.833,00	2.811,24
Otros Gastos	11.503,43	14.724,45
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	18.828,09	23.754,98
Subtotal Costos y Gastos Operativo	170.250,88	229.818,02
Impuestos Directos (2,13%)	3.626,34	4.895,12
Subtotal c/impuestos	173.877,22	234.713,14
Utilidad del Concesionario (3%)	5.216,32	7.041,39
Total Costo sin costo SBASE	179.093,54	241.754,53
Inversiones (SBASE)	10.903,27	10.903,27
Gasto en seguridad	7.285,11	7.285,11
Gasto de mantenimiento y desabestización	1.351,49	1.351,49
Total Costo sin IVA	198.633,41	261.294,41
Pasajeros	231,22	231,22
Tarifa Técnica sin IVA	859,07	1.130,07

Por otro lado, si **recalculamos el nivel de cobertura para 2024 base (es decir, tomando como fijos los valores de marzo 2024)** se puede observar que el nivel de cobertura pasaría del 10,6% al 8,1% (ver cuadro 4), o lo que es lo mismo el nivel de subsidios pasaría de 89,4% a 91,9%.

Cuadro 4 - Evolución Costo sin IVA del servicio del SUBTE por rubro en millones de \$, Recaudación sin IVA en millones de \$ y nivel de cobertura %.

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 base
Mano de Obra	9.180,80	14.305,53	22.164,09	57.661,92	138.641,66
Mantenimiento en material Rodante sin RGS	324,47	1.449,32	2.443,19	6.372,62	17.968,07
Mantenimiento en Infraestructura	488,58	1.014,84	2.725,18	7.096,03	19.545,22
Inversiones SBASE	1.287,68	1.724,36	2.424,10	3.783,12	10.903,27
Resto	2.893,62	4.892,30	22.084,44	27.392,45	74.236,18
Costo Total sin IVA	14.175,15	23.386,36	51.841,00	102.306,13	261.294,41
Recaudación sin iva (*)	1.165,83	2.166,31	6.201,61	12.113,93	21.097,23
Nivel de Cobertura	8,2%	9,3%	12,0%	11,8%	8,1%
Nivel de Subsidios	91,8%	90,7%	88,0%	88,2%	91,9%

Ahora bien, si al nuevo cálculo del año 2024 base, lo actualizamos considerando la proyección de aumentos propuestos (\$574 a partir del 17 de mayo del 2024, \$650 a partir de junio del 2024 y \$757 a partir de agosto 2024 del 2024) el nivel de cobertura esperado con dichos supuestos sería de 35,8% y el nivel de subsidios de 64,2%:

Cuadro 5 - Evolución Costo sin IVA del servicio del SUBTE por rubro en millones de \$, Recaudación sin IVA en millones de \$ y nivel de cobertura %.

PROCURACIÓN GENERAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
 “2024 AÑO DEL 30º ANIVERSARIO DE LA AUTONOMÍA DE LA CIUDAD”

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 base	2024 base con aumentos de tarifa
Mano de Obra	9.180,80	14.305,53	22.164,09	57.661,92	138.641,66	138.641,66
Mantenimiento en material Rodante sin RGS	324,47	1.449,32	2.443,19	6.372,62	17.968,07	17.968,07
Mantenimiento en Infraestructura	488,58	1.014,84	2.725,18	7.096,03	19.545,22	19.545,22
Inversiones SBASE	1.287,68	1.724,36	2.424,10	3.783,12	10.903,27	10.903,27
Resto	2.893,62	4.892,30	22.084,44	27.392,45	74.236,18	74.236,18
Costo Total sin IVA	14.175,15	23.386,36	51.841,00	102.306,13	261.294,41	261.294,41
Recaudación sin iva (*)	1.165,83	2.166,31	6.201,61	12.113,93	21.097,23	93.465,53
Nivel de Cobertura	8,2%	9,3%	12,0%	11,8%	8,1%	35,8%
Nivel de Subsidios	91,8%	90,7%	88,0%	88,2%	91,9%	64,2%

Esto muestra que con los aumentos propuestos, el nivel de cobertura obtenida de la recaudación de la tarifa que abonan los usuarios, aún se encuentra muy lejos de la cobertura lograda durante los años anteriores a la pandemia por Covid-19, dato que sigue arrojando una tarifa justa y razonable.

En definitiva, insistimos en que la suspensión del aumento tarifario resultaría de tal magnitud que SBASE no podría hacer frente a los costos de explotación, en función con el presupuesto asignado.

A su vez, este déficit presupuestario llevaría a la irremediable consecuencia de disminuir la calidad del servicio, comprometiendo la seguridad operacional del sistema, afectando en forma directa a los más de 800.000 usuarios que diariamente hacen uso del transporte subterráneo.

Pero, además – y principalmente – actualizar o no la tarifa no depende de este tipo de cuestiones sino del cumplimiento del procedimiento legal para ello.

En tal sentido la actividad cuestionada en estos autos no es revisable judicialmente salvo que se violen expresas disposiciones legales o reglamentarias, lo cual no existe en este caso.

Por lo expuesto, en base a los precedentes jurisprudenciales en la materia, tal como lo expone el voto de la Dra. Seijas, para citar uno entre los precedentes sobre casos que resultan desfavorables a la pretensión, en autos BREGMAN, MYRIAM TERESA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE INCIDENTE DE APELACIÓN - AMPARO - USUARIOS Y CONSUMIDORES (INC 7662/2018-2), sentencia de julio de 2018 se sostuvo:

"Quien impugna las tarifas carga con la prueba de su ilegitimidad. No basta con un conjunto de opiniones poco fundadas; tampoco con la reedición de cuestiones planteadas y desechadas en demandas anteriores. Tampoco es suficiente aventurar hipótesis con ligereza.

Sin subestimar la posibilidad judicial de declarar la invalidez de las tarifas debido a la violación del debido proceso, no corresponde dejar sin efecto las resoluciones que aprueban un cuadro tarifario sobre la base de meras tachas al método empleado por la autoridad competente. La decisión no entra en sospecha por el hecho de que sea impugnada. Los actos administrativos regulatorios llevan consigo una presunción de legitimidad. Y pesa sobre quien los impugna la carga de demostrar que son inválidos.

Es importante resaltar que ante este tribunal tramitó el expediente "Del Gaiso Juan Facundo c/ Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado s/ incidente de apelación" (Expte. A9112-2016/1, sentencia del 25/10/16), en el que se debatían cuestiones análogas a las presentes. En dichos autos se impugnaba con fundamento en el informe 1.13.15, efectuado por la Auditoría General de la Ciudad, la resolución 2780/SBASE/16, que había fijado un cuadro tarifario para el servicio del subte. En el caso se cuestionaba la inclusión de los gastos de mantenimiento y de depreciación de material rodante en la tarifa técnica.

En esa oportunidad el dictamen fiscal, al que remitió la mayoría del tribunal, sostuvo que la fijación de la tarifa era una cuestión eminentemente técnica y compleja que excedía el acotado marco cautelar y que los actores no habían explicado cuál era el grado de incidencia real que los ajustes propuestos

proyectaban sobre el cuadro tarifario al usuario y que, en virtud de la presunción de legitimidad de los actos de la Administración, pesaba sobre los litigantes argumentar y probar la ilegitimidad de las decisiones atacadas. Tales conclusiones resultan aplicables al caso en estudio. Es importante destacar que según la base pública del fuero, la causa principal, en trámite ante la primera instancia, no habría tenido impulso de los actores en el año en curso.

Por lo demás, la supuesta falta de información relativa a la estimación de la tarifa técnica fue alegada con anterioridad por los aquí actores en el expediente "Bregman, Myriam Teresa c/ GCBA s/ medida cautelar autónoma" (Expte. A2492-2018/0). Dicha petición fue rechazada por el Dr. Guillermo Scheibler por falta de verosimilitud en el derecho invocado y la decisión fue consentida.

Las críticas de la juez de grado sobre el carácter "suntuoso" de algunos rubros, así como las críticas a los gastos de seguridad, energía o costos laborales no pasan de meras insinuaciones.

(...) Suministrar un servicio de calidad adecuada, en condiciones de eficiencia, que permita establecer precios asequibles y generar incentivos a los usuarios, sin descuidar la sostenibilidad económica, financiera y ambiental del servicio, involucra una mirada de hechos no sólo sujetos a ciencias exactas.

En el caso, las afirmaciones de los actores que han participado desde el inicio del proceso o de quienes se han sumado al reclamo de autos no resultan suficientes para concluir que las decisiones cuestionadas se aparten de manera ostensible de la reglamentación vigente.

(...) La verosimilitud en el derecho y el peligro en la demora deben ser criteriosamente evaluados; así se evita que los tribunales, a través de medidas cautelares decidan meros desacuerdos sobre políticas públicas.

(...) En síntesis, un examen de las alegaciones de las partes que no rebase los límites de cognición limitada propia del proceso cautelar lleva a revocar la decisión apelada, atento a que los actores no cuentan con el fumus bonis juris requerido por el artículo 15 de la ley 2145 y tampoco han demostrado

en grado suficiente el peligro de que el rechazo de la medida torne inoperante la decisión de fondo sobre los aspectos controvertidos en autos".

En relación a este acápite, cabe hacer mención a lo manifestado por la Fiscal, por cuanto finaliza su dictamen expresando que *"acceder a la suspensión de la resolución 5/SBASE/2024 podría ocasionar perjuicios concretos al erario público y a la seguridad operacional del servicio."*

Por todo lo expuesto, es que la presente acción debe ser rechazada.

INVASIÓN DE LA ZONA DE RESERVA DE LA ADMINISTRACIÓN. VIOLACIÓN AL PRINCIPIO DE DIVISIÓN DE PODERES

En línea con el interés público comprometido, el GCBA a través de sus diversos Ministerios, dentro de sus competencias asignadas constitucionalmente, ha tomado las medidas pertinentes para hacer efectivo el aumento de la tarifa de subte, y se ha llevado a cabo correctamente la audiencia pública.

Las observaciones y reclamos efectuados por la aquí contraria se encuentran evacuados.

Sin perjuicio de lo expuesto, los actores pretenden una intervención a la Administración que la normativa aplicable de ninguna manera avala o da sustento.

De esta manera se pretende que el Tribunal, mediante una sentencia, resuelva sobre políticas públicas actuales y futuras para las cuales no tiene competencias constitucionales.

El Poder Judicial no sólo no tiene la competencia para decidir al respecto, sino que tampoco cuenta con los recursos ni el conocimiento para establecer mediante una sentencia cómo debe prestarse el servicio público de subte.

De acceder a lo peticionado se afectaría el principio republicano de división de poderes y el orden público, ya que el Juez concentraría para sí la suma del poder.

El Poder Judicial no tiene competencia para decidir cuál es el modo en que debe prestarse un servicio público. Sin tener conocimiento técnico alguno sobre el tema.

No puede definirse judicialmente a través de qué medios se garantizan los derechos. No sin invadir la esfera propia de la Administración, su zona de reserva y su facultad de diseñar la política pública.

Asimismo, y siendo que no existen derechos vulnerados por haberse adoptado las medidas necesarias, el poder judicial no puede intervenir para sustituir ni modificar la forma en que fije la política tarifaria.

En esta línea, es importante destacar lo resuelto por el Tribunal Superior de Justicia en los autos caratulados: **"GCBA S/ QUEJA POR RECURSO DE INCONSTITUCIONALIDAD DENEGADO EN: SELSER, JORGE GUILLERMO C/ GCBA S/ AMPARO"** (Expte. nº 8772/12), donde resolvió: *"Al no existir un "caso", "causa" o "controversia", la actuación judicial aquí efectuada implicó una invasión en la esfera de competencias reservadas al Poder Ejecutivo, en cuanto cabeza de la Administración Pública" (...)* *"Este proceso no está orientado a proteger un derecho tutelado por el ordenamiento jurídico que*

se encuentre afectado concretamente por una conducta activa u omisiva del Estado local, sino más bien a manifestar la disconformidad de la parte actora (...). “Más allá de las buenas intenciones que puedan haber motivado al Sr. Selser y a la Asesoría Tutelar a promover las presentes actuaciones, lo cierto es que el ámbito judicial no es el propicio para debatir este tipo de cuestiones, no solo porque el plexo constitucional impide la intervención de los magistrados — en el marco del control de constitucionalidad difuso — cuando no existe un caso, causa o controversia concreta, sino también porque el Poder Judicial carece del conocimiento técnico y de los recursos humanos necesarios para analizar y determinar cuáles serían las políticas de salud más convenientes para el normal funcionamiento del nosocomio. El principio de división de poderes, piedra basal del sistema republicano, exige que cada uno de los poderes del Estado cumpla la función que le asigna el ordenamiento jurídico y no entorpezca ni invada la esfera de competencias de los demás, es decir que actúe con prudencia y sin la omnipotencia de quien se cree capaz de resolver todos los problemas, incluso los que no le competen (...).”

En el supuesto caso de que el Poder Judicial incida sobre el desenvolvimiento de la Administración en materias exclusivas de su competencia, se produciría una reasignación de los recursos disponibles, lo cual afectaría gravemente el interés público.

El Poder Judicial no tiene competencia para decidir cuál es el modo en que debe administrarse el servicio público. Sin tener conocimiento técnico alguno sobre el tema, el magistrado interviniente no puede establecer por sí cuáles serían las medidas idóneas para llevar a cabo los aumentos tarifarios.

Esta claro que el planteo que nos ocupa de la manera en que ha sido traído a estos estrados, es ajeno a la decisión de los jueces.

En efecto, no se trata el caso de analizar la legalidad de una resolución de SBASE en donde se hayan vulnerado los procedimientos legales necesarios para darle validez al acto jurídico por el cual se dispuso establecer un nuevo régimen tarifario, como lo es, por ejemplo, la audiencia pública previa. Sino por el contrario, el planteo que nos ocupa pretende inmiscuirse en cuestiones de oportunidad, mérito y conveniencia propias del poder administrador. Cuando se trata de analizar políticas tarifarias, máxime en el limitado marco de un amparo, los jueces no pueden invadir facultades propias de los otros poderes del estado.

Las demandas parten de muchas premisas falsas y sostienen que, a partir del nuevo cuadro tarifario establecido por SBASE mediante su resolución 5 impugnada en autos, el GCBA estaría dejando de subsidiar el servicio de transporte de pasajeros de subterráneos casi en su totalidad. Y ello V.S., no sólo es absolutamente falso, sino que incluso, es diametralmente opuesto a lo afirmado toda vez que el nivel de subsidios no bajará de su promedio histórico como consecuencia del nuevo ajuste tarifario dispuesto por SBASE.

Si bien toda esta problemática es en gran medida ajena al poder judicial, cabe también destacar que tampoco es propia y excluyente privativa en un cien por ciento del poder administrador, ya que algunas decisiones deberán ser abordados por el poder legislativo.

El problema de los subsidios han sido uno de los factores determinantes para producir una distorsión en los precios relativos de la economía y han tenido gran incidencia en provocar un déficit público insostenible y una inflación descontrolada.

Esta claro entonces que pretender que el GCBA aumente el subsidio por el cual contribuye a brindar el servicio público de subterráneos, NO es un tema que deba ni pueda ser peticionado por los actores en autos, ni que deba o pueda ser resuelto por V.S. en este juicio, ya que se trata en definitiva de

establecer políticas de estado que deben ser definidas en forma armónica por los distintos poderes del estado, particularmente por el ejecutivo y el legislativo.

Por la grave incidencia que podría tener el dictado de una sentencia desfavorable al GCBA y a SBASE S.E. es que se solicita el rechazo de la demanda interpuesta en autos.

LAS CONSIDERACIONES REALIZADAS POR LA SALA III Y LA FISCALÍA "A" DEL FUERO AL RECHAZAR LA MEDIDA CAUTELAR PETICIONADA POR EL FRENTA ACTOR.

La Sala III en fecha 14 de junio rechazó la medida cautelar peticionada por el frente actor remitiendo a los argumentos del Ministerio Público Fiscal.

Sin perjuicio de remitir en todo lo expresado en dicho dictamen en especial los puntos iii), iv) y v). Entre dichos argumentos corresponde destacar:

Con relación a la audiencia pública celebrada, si bien se esgrime que en la Resolución objetada no fueron contestadas todas las observaciones de los usuarios, lo cierto es que no se alega concretamente una violación a las normas que rigen el procedimiento que debe preceder a la revisión y modificación tarifaria.

En particular, la Resolución cuestionada da cuenta de la celebración de la audiencia pública prevista por la Ley N° 4472 durante los días 25 y 26 de abril de 2024 con la participación de los usuarios. Se contabilizaron 135 participantes y 12 expositores inscriptos (cfr. Informe IF2024-16678360-GCBA-SECGVC, en el link obrante en la actuación N° 1007971/2024).

Con posterioridad a su celebración, luego de las intervenciones del EURSP y SBASE, se arribó a la adecuación del cuadro tarifario aprobado.

En particular, en el informe IF-2024-,I 7118650- GCBA-SBASE se dejó constancia de la intervención del EURSP a través del IF-2024-17014762-GCABA,,DGTALMI y se resaltó la ponderación de la ecuación económica financiera de los usuarios, teniendo en cuenta el complejo contexto social y económico actual.

En este sentido, se observa que en la Resolución atacada se expresó que se tomaban en consideración las exposiciones de numerosos vecinos de la ciudad y las recomendaciones del EURSP, solicitando, una mayor gradualidad en los aumentos y/o su postergación. A su vez se manifestó que se tomaba la proporción con las tarifas de otros servicios de transporte del AMBA.

Ello condujo a la elaboración de un nuevo cuadro tarifario (IF-2024-17057577-GCABA-SBASE). En dicho documento, finalmente aprobado por la autoridad de aplicación, se explicó que luego de la instancia participativa se dispuso suprimir las tarifas diferenciadas para el uso de tarjetas SUBE no nominalizadas respecto a los tramos A y B, se disminuyó la tarifa plena prevista para el tramo B (de \$ 667 a \$ 650) y se postergó la aplicación del tramo C para el O 1/08/2024 (v. link en el adjunto de la actuación N° 1007971/2024).

En este contexto, con la provisionalidad que es propia de esta instancia cautelar, estimo que no se ha logrado demostrar que en el marco del procedimiento de revisión tarifaria examinado en autos se haya impedido o dificultado la participación de los usuarios con carácter previo a la toma de decisión, a la luz de las disposiciones constitucionales y legales aplicables.

Tampoco se ha puesto en duda que el incremento de los costos de operación del servicio SUBTE, desde la última fijación del cuadro tarifario del mes de diciembre de 2023, superó el 7% previsto por el legislador local para habilitar el proceso de revisión (cf. artículo 28, Ley N° 4472).

(...) En este marco, al igual que en los precedentes "Del Gaiso" (año 2016) y "Bregman" (año 2018) antes reseñados, considero que la cuestión propuesta remite a la evaluación de una materia eminentemente técnica y compleja que excede el acotado ámbito cautelar que es propio de una acción de amparo.

(...) A causa de estas imprecisiones resulta imposible comprender, en esta etapa cautelar y con las constancias arrimadas hasta el momento, por qué motivo la rebaja de la tarifa técnica que se pretende lograr con este litigio debería provocar, ineludiblemente, una rebaja en las distintas tarifas previstas para que paguen los usuarios del SUBTE que fueron oportunamente aprobadas por la Resolución N° 5/SBASE/2024.

(...) es necesario evaluar la situación en cada caso concreto, mediante una prudente apreciación, por ejemplo, del alcance de los distintos beneficios, abonos y pases vigentes en la Ciudad (vgr. sistema de tarifa escalonada con descuentos automáticos para pasajeros frecuentes, abonos para beneficiarios de planes sociales, personas en situación de desempleo, personas en situación de indigencia, estudiantes y maestros, pases para jubilados y pensionados, alumnos de la escuela primaria pública y discapacitados).

(...) Como ya se explicó, en palabras de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, el Poder Judicial no puede sustituir a la Administración "en la determinación de políticas o criterios de oportunidad o, menos aún, en la fijación o aprobación de tarifas por la prestación del servicio" (in re: "CEPIS", ya citada).

(...) Cabe señalar en este punto que el Alto Tribunal federal ha expresado que la presunción de validez que debe reconocerse a los actos de las

autoridades constituidas (Fallos 245:522) obliga en procesos precautorios que, como el presente, son de un limitado conocimiento, a una severa apreciación de las circunstancias del caso y a una actuación con suma prudencia por parte de los tribunales que, sin resignar por cierto su función de custodios de la Constitución, eviten que medidas de esta índole comprometan la actuación de los poderes públicos (conf. doctrina de Fallos 314: 1202).

(...) Se reitera que no se encuentra discutido en autos que el cuadro tarifaria suspendido con carácter precautorio por la juez de grado fue dictado por la autoridad competente con observancia del procedimiento participativo previo previsto por la ley -que incluyó la celebración de la audiencia pública los días 25 y 26 de abril del corriente año-.

V. CONCLUSIONES

A esta altura de la contestación es posible concluir, sin lugar a dudas, que la acción incoada es absolutamente inadmisibile.

En tal sentido, el ejercicio de la acción de amparo requiere de la existencia de un acto u omisión que pueda ser imputable al demandado -en este caso al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires- y que afecte, lesione, amenace o restrinja con arbitrariedad o ilegalidad manifiesta derechos y garantías reconocidos en el plexo constitucional -conforme artículo 2 ° de la Ley 2145.

A poco de analizar de manera independiente o integrada los elementos de la acción, a saber: acto u omisión de la autoridad demandada, afectación de los derechos o garantías, ilegalidad o arbitrariedad manifiesta del hecho imputable al Poder Ejecutivo; se advierte que no se verifica ninguno de los elementos cuya existencia deviene un requisito imprescindible para la viabilidad de la medida requerida en el marco de la acción de amparo intentada.

Toda vez que el Poder Ejecutivo ha actuado conforme a derecho, y en ejercicio de potestades legales conferidas para garantizar la normal prestación del servicio público de subte y premetro, solicitamos el rechazo de la demanda de amparo en traslado.

Se solicita expresa imposición de costas a la contraria, ya que – conforme se relató en este escrito – los mismos actores vienen constantemente interponiendo acciones de amparo por la misma temática, en parte debido a que la acción de amparo tiene garantizada la gratuidad para el peticionante.

Citamos como precedente en la cual el sentenciante – evaluando la actuación procesal de los amparistas - condenó en costas a la parte actora, la sentencia dictada en autos “Consortio de propietarios Chateau Libertador c/GCBA s/amparo” expediente N°158255/2022-0 con fecha 17 de noviembre de 2023.

VI. PRUEBA

Solicitamos que la documentación acompañada con la contestación de traslado presentada el día 16 de mayo de 2024 sea considerada parte integrante de esta contestación de demanda.

Sin perjuicio de ello, se reitera el enlace a través del cual se acompañó:

https://drive.google.com/drive/folders/19PQh5PXU8Z_PoZJLpPc8S0DcVxtfHfpM?usp=drive_link

Dicho enlace contiene:

- 1) El expediente administrativo de la Resolución 5/2024 de SBASE: EX-2024-04632772-GCABA-SBASE;
- 2) Informe donde se realiza la nueva propuesta tarifaria al usuario, que considera las intervenciones de la Audiencia y las conclusiones del informe del EURSP: IF-2024-17118650-GCABA-SBASE;
- 3) El expediente administrativo correspondiente a la Redeterminación del Precio Fijo del mes de diciembre 2023: EX-2024-05127084-GCABA-SBASE;
- 4) Anexo I del Proyecto de Adenda N° 2 - Programa Operativo de Diciembre 2023 a Noviembre 2024: IF-2023-44264945-GCABA-SBASE;
- 5) Planillas mensuales con la cantidad de Pasajes correspondiente a los meses de Enero a Diciembre de 2023, brindados por Nación Servicios (NNSS): Se adjuntan los archivos con formato csv, para todo el período solicitado;
- 6) La documentación presentada por el Operador Emova Movilidad S.A. a SBASE, en el marco del Contrato de Concesión.

VII. MANTIENE RESERVA DE CUESTIÓN CONSTITUCIONAL Y CASO FEDERAL

Para el improbable e hipotético supuesto que se hiciera lugar a la pretensión de los accionantes, dejamos planteada la cuestión constitucional prevista en el art. 27 de la Ley 402, pues se habrían violado las atribuciones propias de nuestras mandantes con la consiguiente afectación del principio republicano que informa nuestro sistema de gobierno.

Asimismo, hacemos reserva de la cuestión federal prevista en el artículo 14 de la Ley 48 por la eventual afectación de las garantías constitucionales.


VIII. PETITORIO


Por lo expuesto, de la Sra. Jueza solicitamos:

- 1) Se tenga por contestada en legal tiempo y forma los traslados de demanda de la Asociación Civil Observatorio del Derecho a la Ciudad, que tramitan por conexidad a la esta causa 54.028/2024-0, por los Estudiantes, Trabajadores y Vecinos de Almagro representados por la letrada Agustina Lanzat, y por Mauro Gabriel Palacios.
- 2) Se tenga presente el planteo del caso federal y la reserva de la cuestión constitucional.
- 3) Se rechace la presente acción de amparo, con expresa imposición de costas conforme lo requerido.

Proveer de conformidad

SERÁ JUSTICIA


Bernardo Cazenove
C.P.A.S. 1º de 3º de 1º
Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
Secretaría de Justicia


Agustina Lanzat



Poder Judicial
Ciudad de Buenos Aires

Leyenda: 2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

Tribunal: JUZGADO N°4 - CAYT - SECRETARÍA N°7

Número de CAUSA: EXP 54528/2024-0

CUIJ: J-01-00054528-3/2024-0

Escrito: GCBA Y SBASE CONTESTAN DEMANDA

Con los siguientes adjuntos:
PODER_GCBA[1].pdf

FIRMADO ELECTRONICAMENTE 28/06/2024 18:40:21

CABALLERO NICOLAS - CUIL 23-28348302-9