

DIPLOMATURA UNIVERSITARIA EN GESTION LEGISLATIVA

SEMINARIO DE INFRAESTRUCTURA

Trabajo integrador

**EL DOBLE ESTATUS DE LA CIUDAD DE BUENOS
AIRES PERJUDICA A SUS HABITANTES**

Autores

Luis César Mendoza

Virginia Iceta

Francisco del Castillo

Carlos Pace

Comisión "C"

Tutor: Martín Saade

ICAP

INSTITUTO DE CAPACITACION PARLAMENTARIA

INTRODUCCION

La falta de un acuerdo político entre la Nación y las autoridades de la ciudad de Buenos Aires para resolver el conflicto planteado por la transferencia del servicio de transporte de pasajeros por subterráneos, ha disparado nuevamente el debate sobre el doble estatus porteño: ciudad autónoma y simultáneamente Capital Federal de la República. Las consecuencias de las divergencias inevitablemente terminan perjudicando a sus habitantes.

El presente trabajo busca exponer sobre la situación no resuelta por la polémica transferencia derivada de la reforma constitucional de 1994 y de la llamada "Ley Cafiero" (24.588), que garantiza los intereses del Estado Nacional en la ciudad de Buenos Aires.

Sancionada por el Congreso de la Nación el 8 de noviembre de 1995 y promulgada por el Poder Ejecutivo el 27 de noviembre de ese año, la ley establece en su Artículo 6 que el Estado Nacional y la ciudad de Buenos Aires, celebrarán convenios relativos a la transferencia de organismos, funciones, competencias, servicios y bienes. También que el Gobierno Nacional seguirá ejerciendo en la ciudad de Buenos Aires, su competencia en materia de seguridad y protección de las personas y bienes.

El servicio de seguridad en las estaciones de subterráneos fue uno de los problemas suscitados en 2012 y que aún no quedaron debidamente zanjados entre ambas jurisdicciones, ya que la ley dice que la Policía Federal continuará cumpliendo funciones de policía de seguridad y auxiliar de la justicia en el ámbito de la ciudad, dependiendo orgánica y funcionalmente del Poder Ejecutivo Nacional. Actualmente ese servicio lo brinda en las distintas líneas de subterráneos, la Policía Metropolitana, creada por el gobierno porteño.

Los usuarios terminan siendo directos perjudicados, sin recibir un servicio de transporte mejor, con una red más amplia de cobertura, eficiente, seguro y con tarifas accesibles. Uno de los motivos del conflicto fue precisamente la decisión del gobierno de la ciudad -la primera que adoptó bajo su jurisdicción-, de aumentar un 127 por ciento el precio del pasaje.

Recientemente se planteó una nueva controversia por las obras de extensión de la línea "E", que permitiría conectarla con la línea "C" (Retiro-Constitución), como derivación del conflicto no resuelto. El gobierno de la ciudad se resiste a pagar los dos kilómetros de vías necesarios para habilitar el servicio. Esta obra civil, por un valor de 1.190 millones de pesos, fue financiada por el Gobierno Nacional.

La resolución sigue siendo la política y así es reconocido por los gobiernos, nacional y de la Ciudad. Cada uno desde su perspectiva y más aún en tiempo de campaña proselitista de nivel ejecutivo como ocurre este año, sostienen que gobiernos de la Nación y la ciudad de un mismo signo partidario, redundaría en rápidos acuerdos y consecuentes soluciones de los pleitos. El tema de fondo es el doble estatus de la ciudad.

Doble estatus

La reforma de la Constitución Nacional de 1994 establece en su artículo 129 que la ciudad de Buenos Aires tendrá un régimen de gobierno autónomo con facultades propias de legislación y jurisdicción. También que "una ley garantizará los intereses del Estado Nacional mientras la ciudad de Buenos Aires sea capital de la Nación", en tanto que la Cláusula Transitoria Séptima dice que "el Congreso ejercerá en la ciudad de Buenos Aires mientras sea capital de la Nación las atribuciones legislativas que conserve con arreglo al artículo 129".

El conflicto sobre transferencias entre Ciudad y Nación nos proyecta a la Reforma de 1994 -que establece la autonomía- y aún más atrás en el tiempo, cuando el gobierno del presidente Raúl Alfonsín impulsaba al traslado de la Capital Federal a Viedma-Carmen de Patagones, en 1987.

En un estudio, Nahir Dhara (1), se refirió a la autonomía de la ciudad de Buenos Aires y también al frustrado traslado de la Capital Federal, dos temas muy controvertidos y discutidos en los ámbitos académicos.

Sobre la cuestión específica de la autonomía, Dhara considera que la Capital Federal no puede ser un distrito autónomo, ya que no posee el mismo estatus de una provincia o estado federado y es necesario que el Estado federal posea la jurisdicción exclusiva sobre el distrito de la Capital.

El tema de la autonomía porteña ha sido de creciente discusión en los últimos años, al no quedar bien claro cual es el estatus actual de la Ciudad de Buenos Aires: si es un municipio o una provincia, conservando a su vez su antiguo estatus de Capital de la República.

Hernán Rossi (2) dice sobre el tema: "Capital Federal y Ciudad Autónoma son dos planos de una misma realidad política que se desenvuelve en un mismo espacio, un solo territorio y dentro de una misma sociedad: la porteña. Pero debajo de esta aparente unidad, la ciudad comporta una enorme diversidad que se estructura a partir de los dos planos mencionados. De esta manera están quienes viven, sueñan y trabajan en la Capital y quienes lo hacen en la ciudad. Esta diversidad es la principal característica porteña, resultando en si una paradoja".

El artículo 129 de la Constitución vigente ha reeditado el tema de la provincialización de la Ciudad de Buenos Aires. Incluso se especuló con la idea de devolverle la ciudad a la provincia de Buenos Aires, ya que ésta la reclamaba en el artículo 10 de la ley 10.454 del 17 de octubre de 1986, donde cede a la Nación la ciudad de Carmen de Patagones; o de lo contrario sostenía que se debería organizar a la Ciudad de Buenos Aires como una nueva provincia: "La ley nacional deberá contemplar la devolución del territorio de la ciudad de Buenos Aires o la formación de una nueva provincia en los límites actuales de la Capital Federal".

(1) Monografía <http://trasladodelacapital.blogspot.com.ar/2009/06/la-capital-federal-y-la-ciudad-autonoma.html>

(2) Revista "En Democracia", del Instituto Moisés Lebensohn.

Sostenía en 1997 Miguel Angel Ekmekdjian (3), profesor titular de derecho constitucional en la Universidad de Buenos Aires (UBA) fallecido a mediados de 2000, que el artículo 129 ha resuelto mal y defectuosamente el tema, ya que éste encierra diversos aspectos de naturaleza impositiva, técnica, social, económica, etc., de muy complejo análisis: "...parece muy difícil (si no imposible) instrumentar la provincialización de una ciudad (Buenos Aires u otra cualquiera), en tanto siga siendo la Capital Federal de la República Argentina, es decir, el asiento de las autoridades nacionales. En efecto, coexistirán en ella tres niveles de gobierno sobre el mismo territorio: el nacional, el provincial y el municipal."

Agregaba que "esta superposición de jurisdicciones traerá inevitablemente numerosos conflictos, tal como los trajo la 'cohabitación' de las autoridades nacionales y provinciales en la misma ciudad de Buenos Aires, entre 1860 y 1880. Todo esto resulta harto perjudicial para los habitantes de Buenos Aires, que sufrirán daños en sus derechos, a causa de los conflictos de competencia entre las distintas autoridades".

Parece que Ekmekdjian pudo predecir, varios años antes, las disputas y conflictos que desde fines de los años noventa hasta la actualidad se iban a producir entre ambas autoridades.

Son varios los artículos que se refieren al estatus de la Ciudad de Buenos Aires. El art. 44 otorga el poder legislativo a: "Un Congreso compuesto de dos Cámaras, una de diputados de la Nación y otra de senadores de las provincias y de la Ciudad de Buenos Aires".

El art. 45 establece que: "la Cámara de Diputados se compondrá de representantes elegidos directamente por el pueblo de las provincias, de la Ciudad de Buenos Aires y de la Capital en caso de traslado". El art. 54 establece que "el Senado se compondrá de tres senadores por cada provincia y tres por la Ciudad de Buenos Aires..." El art. 44 otorga también representación en la Cámara de Diputados a la Capital Federal, si esta se trasladara de la Ciudad de Buenos Aires, con lo cual la representación en la Cámara Baja de los diputados porteños es independiente de su rol de Capital Federal de esta ciudad. El art.54 en cambio, le quita a la Capital Federal la representación que tenía en el Senado según el texto de art.46, anterior a la reforma de 1994, para dárselo a la Ciudad de Buenos Aires. De los textos transcritos se desprende que la Ciudad de Buenos Aires tiene en ambas Cámaras del Congreso Nacional, la misma representación que cualquier provincia.

La séptima cláusula transitoria está expresando que, mientras la Ciudad de Buenos Aires siga siendo Capital de la República Argentina, el Congreso Nacional no tendrá la injerencia que, como legislatura exclusiva de la Capital Federal, le otorga el art. 75, inc. 30, de la Constitución. De todo lo dicho se infiere que la Ciudad de Buenos Aires tiene el mismo grado de autonomía que una provincia, algo contradictorio con su estatus de Capital Federal.

Un ejemplo

En 2008, en medio del conflicto entre el Gobierno Nacional y el sector agropecuario por la Resolución 125 de retenciones a las exportaciones de granos militantes a favor del oficialismo nacional instalaron varias carpas en la Plaza del Congreso, al no poseer éstas autorización del Gobierno porteño, éste intentó desalojarlas, pero no pudo ya que no se le envió la policía desde el Ministerio de Justicia de la Nación. Estos y otros hechos han provocado discusiones entre la gestión Kirchner en la Nación y la de Mauricio Macri en la ciudad, sobre la seguridad del distrito y el traspaso de la Policía Federal y la posterior modificación de la Ley Cafiero, autorizando la creación de una policía porteña que convive con atribuciones en común, con la Federal.

Ley Cafiero

El 8 de noviembre de 1995, el Congreso sanciona la Ley 24.588, llamada "Ley Cafiero", que garantiza los intereses del Estado Nacional en la ciudad de Buenos Aires.

Se establece que la Nación "conserva todo el poder no atribuido por la Constitución al gobierno autónomo de la ciudad de Buenos Aires, y es titular de todos aquellos bienes, derechos, poderes y atribuciones necesarios para el ejercicio de sus funciones".

El artículo 7 señala que "el Gobierno Nacional seguirá ejerciendo, en la ciudad de Buenos Aires, su competencia en materia de seguridad y protección de las personas y bienes", con lo cual la Policía Federal Argentina continuará cumpliendo funciones de policía de seguridad y auxiliar de la justicia en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires, dependiendo orgánica y funcionalmente del Poder Ejecutivo Nacional.

La ciudad de Buenos Aires y el Estado Nacional suscribirán los convenios necesarios para que éste brinde la cooperación y el auxilio que le sean requeridos para garantizar el efectivo cumplimiento de las órdenes y disposiciones emanadas de los órganos de gobierno de la ciudad de Buenos Aires.

Para el constitucionalista Germán Bidart Campos (4), la "Ley Cafiero" incurrió en varios "excesos inconstitucionales", al asignar al Estado Federal algunas competencias que no guardan relación suficiente con los intereses federales y al mantener en jurisdicción del Estado Nacional funciones y organismos que tampoco le corresponden, como el Registro de Propiedad Inmueble y la Inspección General de Justicia. También dice que no es inocuo que el artículo 129 haya sido incluido dentro del título segundo de la Constitución Nacional, dedicado a los "Gobiernos de Provincia"

Los subtes

Cuando la jefatura de Gobierno de la ciudad pasó a ser ejercida por mandato popular desde diciembre de 2007 por la expresión política que después adoptaría la denominación Propuesta Republicana (PRO), se plantearon disputas y desacuerdos políticos, entre ellos el referido a la transferencia del servicio de subterráneos.

Luego de diez meses de conflicto, el jefe de Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, Mauricio Macri, en noviembre de 2012 avisa que se haría cargo desde el 1º de enero de 2013 de las cinco líneas de subtes y del Premetro.

"Hemos llegado a la conclusión de que si no nos hacemos cargo de la operación del subte en estas condiciones, lo que va a venir en adelante será mucho peor", sostiene Macri en una conferencia de prensa.

Advierte entonces que la ciudad "no abandonará sus reclamos en todos los ámbitos".

El 3 de enero de 2012 la Nación y Ciudad firmaron un acta de traspaso que duraría en principio 90 días. El gobierno nacional se había comprometido a hacerse cargo del 50 por ciento del subsidio durante 2012 y, ante ese panorama, cuatro días después de la firma, Macri autoriza una suba del boleto de un 127 por ciento (de 1.10 a 2.50 pesos).

En marzo, y luego de que el Congreso aprobara el traspaso, el gobierno de la ciudad se negó a aceptar el manejo del subte sin una serie de condiciones, que incluían recursos para mantener la línea y la colaboración de parte de Nación para el pago de una deuda de 100 millones de dólares en concepto de inversión.

Macri argumentó entonces que para el traspaso era necesaria la aprobación de la Legislatura porteña, algo que nunca ocurrió, y desde ese momento las negociaciones se congelaron. El Frente para la Victoria dio por sentado el traspaso, el PRO nunca lo aceptó y Metrovías, la empresa concesionaria, comenzó a denunciar déficit.

El jueves 29 de marzo de 2012, la presidenta Cristina Fernández de Kirchner (5) pronunció un discurso por cadena nacional para referirse al conflicto planteado con el gobierno de la ciudad. Dijo entonces:

El 4 de enero de este año habíamos llegado a un acuerdo que fue suscripto y firmado con el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, por el cual se transferían el servicio de subtes que, como ustedes saben, es una concesión, no son bienes que se estén transfiriendo, se está transfiriendo una concesión

que está siendo administrada por un particular desde hace mucho tiempo; se llegó a ese acuerdo en el cual el 50 por ciento del subsidio sería mantenido durante un año por el Gobierno Nacional, cosa que se ha hecho rigurosamente depositando todos los meses la cifra que corresponde, y el otro 50 por ciento sería subsidiado o por lo menos se haría cargo el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Como todos ustedes saben el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires dispuso un aumento del 127 por ciento del boleto de subte, que estaba en su derecho de hacerlo porque obviamente la transferencia del servicio implicaba la transferencia también de la potestad tarifaria, de la fiscalización del servicio y todo lo que es inherente a lo que sucede en todo el país. No estamos hablando de cosas que suceden en la Ciudad de Buenos Aires, sucede en la ciudad de Rosario, en la ciudad de Córdoba, en todas las grandes ciudades y en todas las pequeñas ciudades de nuestro país.

Finalmente también se había comunicado que se iba a retirar a partir del día 1º de marzo en primera instancia, el servicio de seguridad, para que se hiciera cargo el gobierno de la Ciudad, y luego todos sabemos que unilateralmente, pese a haber tomado principio de ejecución del contrato, el gobierno de la Ciudad decidió no dar cumplimiento al acto y hacer un intento por cierto bastante bochornoso, tal cual lo caractericé en su momento de la devolución de los subtes al gobierno de la Ciudad.

Al mismo tiempo se intentó judicialmente, mejor dicho se intentó no, se judicializó la situación y yo me acuerdo que anuncié, creo que fue el 1º de marzo en la Asamblea Legislativa, que si el problema era la seguridad, dábamos un mes más la permanencia de la Policía Federal en el ámbito del subte para que no hubiera ningún problema y porque fundamentalmente no queremos complicarle la vida a los ciudadanos. La obligación de los gobernantes es no complicarles la vida a los ciudadanos”.

Ese era el meollo de la cuestión. La respuesta de Macri no se hizo esperar. "En estos términos no va a haber traspaso", enfatizó en una conferencia de prensa y criticó el sistema de transporte y la relación Nación-Provincias.

La Presidenta le propuso al gobierno porteño hacerse cargo de la mitad de los subsidios para las 33 líneas de colectivos que circulan en la ciudad durante un año, y un retiro gradual de la Policía Federal del subte hasta junio. Los subsidios sumaban 1.180 millones de pesos, según la jefa de Estado, quien señaló que la Nación debía pagar la mitad de ese dinero durante un año, mientras que por otro lado propuso realizar un retiro gradual de la Policía Federal.

"Implementar un cronograma de seguridad, no puede llevar más de tres meses", estimó la mandataria tras sostener que esa iniciativa estaría concluida en "junio", por lo que "medio año para implementar la seguridad de seis líneas de subtes, con casi 4 mil efectivos de la Metropolitana, es un tiempo más que prudencial".

Macri replicó que "la seguridad de la ciudad es responsabilidad del gobierno nacional y los subtes están dentro de la ciudad".

(5) Mensajes presidenciales. Página oficial de la Casa Rosada. 29 de marzo de 2012

En medio de los cruces y tras la aprobación en el Congreso Nacional del traspaso, la jueza en lo Contencioso, Administrativo y Federal Claudia Rodríguez Vidal rechazó las medidas cautelares pedidas tanto por el Gobierno nacional como por el de la Ciudad, por entender que ninguno cumplió con los requisitos legales necesarios. Sin embargo, el macrismo sigue apostando a una solución judicial del conflicto por parte de la Corte Suprema, aunque el kirchnerismo considera que el planteo no es jurisdicción originaria de máximo tribunal.

Historia

El subterráneo de Buenos Aires, inaugurado el 1º de diciembre de 1913 por la empresa privada "Compañía de Tranvías Anglo-Argentina" (C.T.A.A.), fue el primero de Latinoamérica y del hemisferio sur.

En 1936 el Congreso Nacional aprueba la Ley de Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. Esta nueva empresa mixta tendría por objeto coordinar los servicios de transporte colectivo de pasajeros de la Ciudad de Buenos Aires y sus prolongaciones fuera del distrito federal y también se encargaría de organizar las nuevas prestaciones que se consideraran necesarias en el futuro. A partir de esta medida, el Estado Nacional definía su posición de actor principal en la formulación e implementación de políticas de transporte.

Todos los servicios serían administrados bajo una misma dirección financiera. Se comprenderían los tranvías, los subterráneos, los ómnibus y los automóviles colectivos, con excepción de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, de los servicios de turismo y de los que no revistieran carácter público.

Ya en 1989, el entonces intendente porteño, Carlos Grosso, toma una decisión que traería nuevamente conflictos de jurisdicción: decide ceder al Ministerio de Economía de la Nación la red de subterráneos para incluirlos en el proceso de privatización ferroviaria que emprendería el gobierno nacional. De esta manera, las cinco líneas subterráneas y el Ferrocarril Urquiza quedarían bajo un mismo consorcio empresario.

Decreto 2074/90

El Poder Ejecutivo Nacional dispuso mediante el artículo 13 del decreto 2074/90, firmado el 3 de octubre de 1990, la concesión de explotación de los

servicios prestados por Subterráneos de Buenos Aires S.E. Mediante este decreto firmado por el presidente Carlos Menem se concesionarían las líneas de subte y el Premetro por 20 años (prorrogable por períodos sucesivos de 10 años) e incluyendo la operación del Ferrocarril General Urquiza.

Luego de estudiar las distintas ofertas, la operación del servicio fue otorgada al consorcio formado por Benito Roggio e hijos S.A., Cometrans S.A., Burlington Northern RR. Co., Morrison Knudsen Corporation Inc. y S.K.F. SACCIFA., quienes formarían la empresa Metrovías S.A. Por contrato de concesión, la nueva empresa tendría a su cargo diversas obras que superaban la mera explotación y mantenimiento de la red: Metrovías debía encarar la extensión de la Línea E hasta Retiro y la construcción del Taller Central "Mariano Acosta".

SBA o SBASE (Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado) operaría la red hasta el 31 de diciembre de 1993 y a partir de allí la Sociedad quedaría como una empresa residual, dueña de todas las instalaciones, pero con el único fin de diseñar, licitar y construir las obras de extensión de las líneas existentes y la construcción de nuevas líneas cuya planificación y ejecución estaría a cargo del Gobierno de la Ciudad.

Subterráneos de Buenos Aires (SBASE) es una Sociedad del Estado del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que es la empresa propietaria de toda la red de subterráneos de Buenos Aires, incluyendo instalaciones fijas y material rodante, así como operadora natural y órgano de control en caso de concesión.

Qué dice SBASE

Para este trabajo buscamos la respuesta institucional de la empresa operadora del servicio para conocer su postura. Les planteamos dos interrogantes y así contestaron:

1. ¿El servicio de custodia o seguridad en las distintas líneas, lo sigue realizando la Policía Metropolitana? ¿Con cuántos efectivos lo hace?

Desde el traspaso de las responsabilidades sobre la operación del servicio del subte desde el Gobierno Nacional al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en 2013, el servicio de custodia de la red se encuentra a cargo de la Policía Metropolitana.

Actualmente más de 500 efectivos de dichas fuerzas recorren estaciones y coches para prevenir el delito y detectar situaciones de riesgo. Además, el Subte cuenta con el apoyo de un cuerpo especial de policía canina para determinadas situaciones.

Con el objeto de reforzar las tareas de los efectivos policiales, se renovó la fibra óptica para contar con un sistema de comunicaciones moderno que permita monitorear la red las 24 horas y dar alerta rápida en casos de emergencia.

Asimismo, inauguramos recientemente un Centro de Monitoreo operado por personal especialmente capacitado para detectar situaciones de peligro. Los operadores reciben la información de las cámaras y dan alerta ante hechos que puedan afectar a usuarios, trabajadores o a la prestación del servicio en general.

También se están instalando alarmas, sensores de intrusión y más de 1.500 cámaras en toda la infraestructura de la red, incluidas cocheras y talleres.

2. ¿Cuáles son los problemas legales o de jurisdicción que aún siguen sin resolverse?

Los alcances del traspaso de la operación del servicio de Nación a Ciudad están detallados en la ley 4472. También pueden encontrarse en la ley 4485/12 el reclamo por parte Poder Ejecutivo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hacia el Gobierno Nacional para el cumplimiento de acciones y asignación de recursos que resultan del traspaso.

Metrovías

Otro actor importante en este tema es Metrovías, la empresa concesionaria del servicio. El traspaso efectivo de la red fue hecho el 1° de enero de 1994, cuando Metrovias S.A. se convirtió en la concesionaria de todas las líneas del Subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires, el Premetro y el Ferrocarril Urquiza. La concesión incluía la posibilidad de aumento de tarifas por "mejoras notables" en el servicio "o por motivos inflacionarios".

La empresa concesionaria del servicio percibiría mensualmente un Subsidio para la operación del sistema concedido, el cual sería igual a la doceava parte del valor anual cotizado por el Concesionario para el año de la Concesión del que se trate.

Simultáneamente el Gobierno también recibiría mensualmente del Concesionario un monto de dinero en concepto de Canon por la explotación del sistema concedido. Por su parte, el gobierno nacional asumió en 1997 la responsabilidad de las obras civiles y electromecánicas de modernización de la Línea A, las cuales serían afrontadas en su mayor parte gracias a un crédito del Banco Mundial.

El 21 de abril de 1999, el presidente Menem firmó el Decreto 393/99 en favor de la transferencia del ejercicio de la fiscalización y el control de los subterráneos a manos de la ciudad. Ese mismo año el Gobierno Nacional extendió la concesión de Metrovías S.A. hasta el 31 de diciembre de 2017.

Por Ley 373 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el Gobierno porteño adhirió al decreto nacional mencionado, sin embargo, la posterior crisis socio-económica de 2001 provocó que el efectivo traspaso de dichas funciones se diluyera en el tiempo.

La crisis

La crisis de 2001 representó el cierre de un ciclo. Las obras del subterráneo nuevamente se ralentizaron, aunque no llegaron a paralizarse. La devaluación del peso obligó al Estado a re-negociar el Contrato de Concesión de Metrovías, que quedó exenta de las obligaciones que había adquirido por contrato de Concesión. A su vez, la empresa fue compensada con una ampliación de los subsidios para cubrir los mayores costos de operación, y así evitar un aumento de las tarifas.

Néstor y Cristina Kirchner

A fines de 2003 el presidente Néstor Kirchner relanzó el proceso para la modernización de la Línea A. En 2006 el Estado también inició los trabajos para levantar el Taller Central (Mariano Acosta) comenzando por el túnel que debía conectar a la estación Plaza de los Virreyes con la superficie y, poco después, el 16 de febrero de 2007, también se adjudicó la ejecución de las obras civiles para extender la Línea E (tramo Bolívar - Retiro), ambas obras de expansión quedaron a cargo de la empresa Benito Roggio.

El 4 de febrero de 2009, la presidenta Cristina Fernández de Kirchner anunció la puesta en marcha del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), una tarjeta prepaga recargable, similar a la implementada por Metrovías en el año 2000 (Tarjeta "Subtecard", luego "Monedero") para la red de subterráneos. La tarjeta SUBE permitiría abonar viajes en colectivos, subtes y estaciones de trenes en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

El 2 de noviembre de 2011, el entonces ministro de Economía de la Nación, Amado Boudou; el ministro de Planificación Federal, Julio De Vido, y el secretario de Transporte, Juan Pablo Schiavi, anuncian, como parte de las medidas de quita y reducción de subsidios, que los subtes iban a dejar de estar en la órbita nacional para pasar a la porteña.

El jefe de Gobierno, Mauricio Macri, inicialmente celebra la decisión. Sin embargo la situación incluye afrontar varios años de desinversión, tarifas y obras pendientes. El Gobierno Nacional le propone a la Ciudad concretar la transferencia el 1º de diciembre y con el 50 por ciento del subsidio que se destinaba al servicio.

Tras dos meses de negociaciones, se anuncia el traspaso del servicio de subterráneos y Premetro a la órbita de la Capital. En el acta acuerdo, la Nación se compromete al pago del 50 por ciento del subsidio por el término de un año, y se establecía un plazo de 90 días para la formalización de cuestiones administrativas.

El gobierno porteño anuncia que como parte del proceso el boleto de subte aumentaría un 127 por ciento, llevándolo de 1,10 pesos a 2,50 pesos. Sin embargo, un mes después, Macri anuncia la decisión de suspender el trabajo

de la comisión mixta entre la Ciudad y la Nación para el traspaso de los subterráneos a raíz de la decisión de la ministra de Seguridad de la Nación, Nilda Garré, de retirar la Policía Federal de las estaciones.

En respuesta a la decisión de Macri, el Gobierno Nacional envía al Congreso un proyecto de Ley para exigir que el subte, el Premetro, el tranvía de Puerto Madero y las 33 líneas de colectivos que realizan todo su recorrido dentro de la Capital, sean transferidos de la órbita de la Nación a la de la Ciudad de Buenos Aires.

El Congreso

El 21 de marzo de 2012 y luego de más de seis horas de debate, el Senado le otorgó media sanción, por 55 votos a favor, 8 en contra y una abstención, al proyecto de ley de transferencia a la órbita porteña el subte, el Premetro, el tranvía de Puerto Madero y las 33 líneas de colectivos que circulan exclusivamente por la Ciudad de Buenos Aires.

"No se le está dando una carga, se está reafirmando lo que es un Jefe de Gobierno", argumentó el senador Rolando Bermejo, en la apertura del debate.

En su alegato final, el presidente del bloque del Frente para la Victoria, Miguel Pichetto, criticó a Macri y denunció que a pesar de haber aceptado en su momento la transferencia de los servicios, después del accidente ferroviario de Once, decidió rechazar lo que él mismo había firmado "por miedo" y para cuidar su imagen.

"El señor Macri dejó un precedente gravísimo porque deja un contrato que él mismo ha suscripto. No acepta el subte porque tiene miedo de que puede pasar un accidente. Cuida su imagen pública de cara al futuro", aseguró Pichetto, quien agregó que además vulnera así "la seguridad jurídica", que tanto pregonan sus partidarios, entre quienes mencionó al diario La Nación.

El presidente de la Comisión de Infraestructura, Rolando Bermejo (FpV), en nombre del oficialismo, expuso el proyecto impulsado por el Poder Ejecutivo y afirmó que "esta ley viene a hacer justicia y a darle al jefe de Gobierno lo que le corresponde" en materia de transporte público de pasajeros: "lo que se transfiere son las licencias de las concesiones, no bienes físicos", concluyó.

La iniciativa, que ingresó al Senado el 8 de marzo ratifica "la transferencia" a la Ciudad de "los servicios de Transporte de subterráneo y Premetro" e indica que "corresponde a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires también la "exclusiva" competencia sobre las 33 líneas de colectivos que circulan en el distrito.

Ley 4472 de la Ciudad de Buenos Aires

A fines de diciembre de 2012, la Legislatura porteña sancionó la ley referida al traspaso del servicio de subterráneos. Así, a partir del 1 de enero de 2013, -un año después que se firmara un acta acuerdo con el gobierno nacional- la

Ciudad de Buenos Aires pasa a controlar el servicio de transporte subterráneo.

Los gremios del sector, la oposición, funcionarios del gobierno porteño, el titular de SBASE, Juan Pablo Piccardo contemplando la mayor parte de los pedidos, y sobre todo, el del Jefe de Gobierno y su ministro de Hacienda, de mantener un esquema "real" de financiamiento.

La ley se sancionó en general con 46 votos afirmativos (PRO, Bases para la Unión, Confianza Pública, interbloque K, UCR y Claudia Neira) y 12 negativos.

Puntos principales

- Se establece el transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo es un servicio público (el PRO pretendía que fuera Esencial).
- SBASE será la Autoridad de Aplicación y tendrá a su cargo el desarrollo y la administración del sistema de infraestructura del SUBTE su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de la operación del servicio.
- Se declara la emergencia del sistema por el término de dos (2) años (el macrismo pretendía 5), prorrogable por 1 año.
- Se convocará a Metrovías a celebrar un acuerdo dentro del plazo de sesenta (60) días, prorrogable por un período de treinta (30), para contratar en forma directa la operación transitoria del servicio, por un plazo inicial máximo de dos (2) años. (SBASE podrá prorrogar dicho plazo).
- Otras formas de concesionar: El Poder Ejecutivo por sí a través de SBASE, podría administrar el subte. También a través de otras personas jurídicas de derecho privado, siendo el concesionario seleccionado mediante el procedimiento de licitación o concurso público nacional e internacional.
- Las tarifas deberán ser revisadas anualmente.
- Ampliase el Programa de Financiamiento en el Mercado Local creado por Ley Nº 4.315, por un importe de hasta dólares estadounidenses trescientos millones (U\$S 300.000.000.-) o su equivalente en pesos, otra u otras monedas.
- Facúltese al Poder Ejecutivo a realizar las modificaciones presupuestarias que resulten necesarias a efectos de garantizar la prestación del servicio, en tanto y en cuanto tales modificaciones no afecten a las áreas sociales.

CONCLUSION

Como decíamos en la presentación de este trabajo, el conflicto político planteado entre los gobiernos Nacional y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aún no ha sido resuelto en todos sus aspectos, con los consecuentes perjuicios para los usuarios.

El 11 de junio de último, trascendidos periodísticos habían anticipado la supuesta decisión del Poder Ejecutivo de traspasar la Policía Federal al ámbito de la Ciudad, pero rápidamente fue desmentido por los gobiernos Nacional y de la ciudad, con lo cual el tema sigue pendiente.

La Policía Federal, como tal, tiene delegaciones en todo el territorio nacional. Su funcionamiento es de exclusiva responsabilidad del gobierno nacional y no son las provincias las que financian el servicio. Esto ha quedado planteado en la controversia. La ciudad quiere el traspaso de la fuerza de seguridad, pero no hacerse cargo de sus costos.

La resolución puntual sobre el conflicto debería cristalizarse con la aceptación y ejecución de los convenios vigentes o los que se suscriban en el futuro.

En el fondo de la cuestión, la salida sigue siendo política y así es reconocido por las dos jurisdicciones en pugna. Cada uno desde su perspectiva, y más aún en tiempos de campaña proselitista de nivel ejecutivo como ocurre este año en los dos niveles, sostienen que gobiernos de la Nación y de la ciudad de un mismo signo partidario, redundaría en rápidos acuerdos y consecuentes soluciones de los pleitos.

Luis César Mendoza
Virginia Iceta
Francisco del Castillo
Carlos Pace
Trabajo Integrador
Seminario de Infraestructura
Tutor: Martín Saade

ANEXO de normativas

Artículo 129 de la Constitución Nacional

Artículo 129.- La ciudad de Buenos Aires tendrá un régimen de Gobierno autónomo con facultades propias de legislación y jurisdicción, y su jefe de gobierno será elegido directamente por el pueblo de la ciudad.

Una ley garantizará los intereses del Estado nacional mientras la ciudad de Buenos Aires sea capital de la Nación.

En el marco de lo dispuesto en este artículo, el Congreso de la Nación convocará a los habitantes de la ciudad de Buenos Aires para que, mediante los representantes que elijan a ese efecto, dicten el estatuto organizativo de sus instituciones.

“Ley Cafiero” N° 24.588

LEY QUE GARANTIZA LOS INTERESES DEL ESTADO NACIONAL EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Sancionada: Noviembre 8 de 1995.

Promulgada: Noviembre 27 de 1995.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

ARTICULO 1º — La presente ley garantiza los intereses del Estado Nacional en la ciudad de Buenos Aires, mientras sea Capital de la República, para asegurar el pleno ejercicio de los poderes atribuidos a las autoridades del Gobierno de la Nación.

ARTICULO 2º — Sin perjuicio de las competencias de los artículos siguientes, la Nación conserva todo el poder no atribuido por la Constitución al gobierno autónomo de la ciudad de Buenos Aires, y es titular de todos aquellos bienes,

derechos, poderes y atribuciones necesarios para el ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 3º — Continuarán bajo jurisdicción federal todos los inmuebles sitios en la ciudad de Buenos Aires, que sirvan de asiento a los poderes de la Nación así como cualquier otro bien de propiedad de la Nación o afectado al uso o consumo del sector público nacional.

ARTICULO 4º — El Gobierno Autónomo de la ciudad de Buenos Aires se regirá por las instituciones locales que establezca el Estatuto Organizativo que se dicte al efecto. Su Jefe de Gobierno, sus legisladores y demás funcionarios serán elegidos o designados sin intervención del Gobierno Nacional.

ARTICULO 5º — La ciudad de Buenos Aires, será continuadora a todos sus efectos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. La legislación nacional y municipal vigente en la ciudad de Buenos Aires a la fecha de entrada en vigencia del Estatuto Organizativo al que se refiere el artículo 129 de la Constitución Nacional seguirá siendo aplicable, en tanto no sea derogada o modificada por las autoridades nacionales o locales, según corresponda.

ARTICULO 6º — El Estado Nacional y la ciudad de Buenos Aires celebrarán convenios relativos a la transferencia de organismos, funciones, competencias, servicios y bienes.

ARTICULO 7º — El Gobierno Nacional seguirá ejerciendo, en la ciudad de Buenos Aires, su competencia en materia de seguridad y protección de las personas y bienes.

La Policía Federal Argentina continuará cumpliendo funciones de policía de seguridad y auxiliar de la justicia en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires, dependiendo orgánica y funcionalmente del Poder Ejecutivo Nacional.

La ciudad de Buenos Aires y el Estado Nacional suscribirán los convenios necesarios para que éste brinde la cooperación y el auxilio que le sean requeridos para garantizar el efectivo cumplimiento de las órdenes y disposiciones emanadas de los órganos de gobierno de la ciudad de Buenos Aires.

La ciudad de Buenos Aires podrá integrar el Consejo de Seguridad. No podrá crear organismos de seguridad sin autorización del Congreso de la Nación.

ARTICULO 8º — La justicia nacional ordinaria de la ciudad de Buenos Aires mantendrá su actual jurisdicción y competencia continuando a cargo del Poder Judicial de la Nación.

La ciudad de Buenos Aires tendrá facultades propias de jurisdicción en materia de vecindad, contravencional y de faltas, contencioso-administrativa y tributaría locales.

ARTICULO 9º — El Estado Nacional se reserva la competencia y la fiscalización,

esta última en concurrencia con la ciudad y las demás jurisdicciones involucradas, de los servicios públicos cuya prestación exceda el territorio de la ciudad de Buenos Aires.

ARTICULO 10° — El Registro de la Propiedad Inmueble y la Inspección General de Justicia continuarán en jurisdicción del Estado Nacional.

ARTICULO 11° — Los agentes públicos que presten servicios actualmente en el Estado Nacional y fueren transferidos a la ciudad de Buenos Aires, conservarán el nivel escalafonario remuneración, antigüedad, derechos previsionales que les corresponden en conformidad a la legislación vigente y encuadramiento sindical y de obra social que tuvieren al momento de la transferencia.

Los agentes públicos que presten servicios actualmente en la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires conservarán el nivel escalafonario, remuneración antigüedad, derechos previsionales y encuadramiento sindical y de obra social que tuvieren al momento de la constitución del gobierno autónomo.

ARTICULO 12° — La ciudad de Buenos Aires dispondrá de los recursos financieros que determine su Estatuto Organizativo con sujeción a lo que establecen los incisos b), c), d) y e) del artículo 9 de la Ley 23.548.

ARTICULO 13° — La administración presupuestaria y financiera de la ciudad de Buenos Aires se registrará por su propia legislación y su ejecución será controlada por sus organismos de auditoría y fiscalización.

ARTICULO 14° — La ciudad de Buenos Aires podrá celebrar convenios y contratar créditos internacionales con entidades públicas o privadas siempre que no sean incompatibles con la política exterior de la Nación y no se afecte el crédito público de la misma, con la intervención que corresponda a las autoridades del Gobierno de la Nación.

ARTICULO 15° — Créase en el ámbito del Congreso de la Nación la Comisión Bicameral "Ciudad de Buenos Aires" integrada por seis senadores y seis diputados quienes serán elegidos por sus respectivos cuerpos la que dictará su reglamentación y su estructura interna.

Dicha comisión tendrá como misión:

- a) Supervisar el proceso de coordinación que se lleve adelante entre el Poder Ejecutivo nacional y el Gobierno de la ciudad de Buenos Aires conforme a las disposiciones de esta ley, debiendo informar a los respectivos cuerpos legislativos sobre la marcha de dicho proceso;
- b) Formular las observaciones, propuestas, recomendaciones y opiniones que estime pertinentes.

Para cumplir su cometido, la citada comisión deberá ser informada, a su requerimiento, de toda circunstancia que se produzca en el desarrollo de los

procedimientos relativos a la presente ley, remitiéndose con la información la documentación respaldatoria correspondiente.

ARTICULO 16° — El Estatuto Organizativo de la ciudad de Buenos Aires dispondrá la fecha a partir de la cual quedará derogada la Ley 19.987 y sus modificatorias, así como toda norma que se oponga a la presente y al régimen de autonomía para la ciudad de Buenos Aires.

ARTICULO 17° — Comuníquese al Poder Ejecutivo. — ALBERTO R. PIERRI. — CARLOS F. RUCKAUF. — Esther H. Pereyra Arandía de Pérez Pardo. — Edgardo Piuzzi.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS OCHO DIAS DEL MES DE NOVIEMBRE DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CINCO.

Decreto 2074/90

Dictado el 3/10/1990

B.O., 5/10/90

Entes de la Jurisdicción del Ministerio de Obras y Servicios PÚlicos a transformar y en transformación. Entes de otras Jurisdicciones. Venta de Bienes. Acción Conjunta con otras jurisdicciones. Programa de Propiedad Participada. Marcos Regulatorios. Autoridad de Aplicación. Prestación del Servicio Público. Reconversión y Capitalización de Deuda Externa.

VISTO el estado de ejecución de las privatizaciones en la jurisdicción del Ministerio de Obras y Servicios Públicos y dictaminado por el Comité Ejecutivo de Reforma del Estado, creado por Resolución MOSP N° 88/89, y

CONSIDERANDO:

Que, dado el grado de avance y los logros alcanzados por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos en la implementación de la Reforma del Estado en los organismos de su jurisdicción, en particular en lo referente a televisión, caminos, teléfonos, petróleo (áreas centrales y secundarias), aeronavegación y ferrocarriles, se impone la continuidad de dicho esfuerzo a través de la implementación de una segunda etapa, en todas las materias autorizadas en el Anexo I de la Ley N° 23.696, de su jurisdicción originaria restantes de privatización o concesión, tales como la Administración General de Puertos S.E., Obras Sanitarias de la Nación, Gas del Estado S.E., Empresa Líneas Marítimas Argentinas S.A., Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires S.E., Empresa Nacional de Correos y Telégrafos y Yacimientos Carboníferos Fiscales.

Que, en cuanto a los procesos de transformación de la Dirección Nacional de Vialidad, Ferrocarriles Argentinos y Yacimientos Petrolíferos Fiscales, resulta conveniente dar continuidad a los ya comenzados de otorgamiento de concesiones para reparación y mantenimiento de la red troncal vial nacional y obras de infraestructura especiales, para la primera de las nombradas (Decretos Nos 823/89 y 1315/89), el otorgamiento de concesiones integrales

de explotación de sectores de la red en el caso de la segunda (Decreto N° 666/89), y el otorgamiento de concesiones de explotación de áreas secundarias y la asociación con entes privados en áreas centrales en el caso de la tercera (Decretos Nos 1055/89 y 1212/89).

Que igualmente, y por idénticas razones, debe planificarse y ejecutarse la privatización o concesión de las empresas de otras jurisdicciones transferidas al Ministerio de Obras y Servicios Públicos a los fines de su reforma (Decreto N° 435/90, artículo 63 y Decreto N° 1757/90, artículo 73), tales como la Sociedad del Estado Casa de Moneda, Junta Nacional de Granos y Subterráneos de Buenos Aires S.E.

Que asimismo resulta conveniente organizar la realización de los bienes públicos encomendada al Ministerio de Obras y Servicios Públicos por el Decreto N° 1757/90, artículo 17 y sustituido por el artículo 16 del Decreto N° 1930/90.

Que atento a la experiencia adquirida, resulta conveniente establecer mecanismos de coordinación y cooperación de la Nación, a través del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, con las Provincias que se encuentran abocadas a procesos similares de reforma.

Que resulta adecuada la implementación de Programas de Propiedad Participada en cuanto fuera compatible con la naturaleza de los procesos de reforma, conforme a lo autorizado en la Ley N° 23.696, artículo 22, inciso a).

Que es necesario tomar medidas que aseguren la prestación de los servicios públicos esenciales para la comunidad durante el período de transformación.

Que el organismo competente para actuar como Autoridad de Aplicación de esta política es el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 23.696, artículos 4° y 13, en el Decreto N° 435/90, artículo 63 y en el Decreto N° 1757/90, artículos 17, 18, 73, 80 y 118 y su modificatorio Decreto N° 1930/90, con la debida participación de otros Ministerios, en su caso.

Que el suscripto se encuentra autorizado al dictado del presente, en virtud de lo dispuesto en el artículo 86, inciso 1) de la Constitución Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Capítulo I. Entes de la jurisdicción del MOSP a transformar

Artículo 1º. Dispónese la Concesión Integral de Distribución y Comercialización de Gas de la empresa Gas del Estado Sociedad del Estado, para lo cual

deberán confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse los llamados a Licitación o Concurso Público Nacional e Internacional en un plazo de ciento ochenta (180) días.

Art. 2º. Dispónese la Concesión Integral de Distribución y Comercialización de Energía Eléctrica del Gran Buenos Aires, actualmente operada por Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires Sociedad del Estado (SEGBA), para lo cual deberán confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional en un plazo de ciento ochenta (180) días.

Art. 3º. Dispónese la Concesión de los Servicios de Distribución y Comercialización actualmente prestados por Obras Sanitarias de la Nación y la consecuente operatividad de las plantas de producción y tratamiento para la atención de dichos servicios. En un plazo de ciento ochenta (180) días deberán confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse el llamado a Licitación o Concurso Público Nacional e Internacional.

Art. 4º. Dispónese la Concesión de Obras y Servicios a cargo de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado en los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario, Santa Fe y Ushuaia. En un plazo de ciento ochenta (180) días deberán confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse los llamados a Licitación Pública Nacional e Internacional.

Art. 5º. La administración y explotación de los demás puertos a cargo actualmente de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado y no incluidos en el artículo 4, podrán ser transferidos a las provincias respectivas que así lo soliciten, mediante convenio Nación-Provincia, en un plazo de ciento ochenta (180) días. En el caso de los puertos en los que la provincia respectiva no demostrase interés o no arribase a un acuerdo con la Nación, se procederá conforme a lo indicado en el artículo 4.

Art. 6º. Dispónese la privatización total de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas Sociedad Anónima (ELMA). En el plazo de ciento ochenta (180) días deberán confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional.

Art. 7º. Dispónese la privatización parcial con participación privada mayoritaria de la empresa Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF). En el plazo de ciento ochenta (180) días deberán confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse el llamado a Licitación Nacional e Internacional.

Art. 8º. Dispónese la Concesión de los Servicios actualmente prestados por la Empresa Nacional de Correos y Telégrafos (ENCOTEL), para lo cual deberán confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse los llamados a Licitación o Concurso Público Nacional e

Internacional en un plazo de ciento ochenta (180) días.

Capítulo II. Entes de la jurisdicción del MOSP en transformación

Art. 9º. Dispónese la realización de la segunda etapa del Programa de Mejoras, Reparación, Construcción, Ampliación, Remodelación y Mantenimiento de la Red Vial Nacional, actualmente a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad, de acuerdo a lo establecido en los Decretos Nos 823/89 y 1315/89. En el plazo de noventa (90) días deberán confeccionarse los Pliegos Técnicos Particulares y efectivizarse el llamado a Licitación Pública Nacional.

Art. 10. Dispónese la continuidad del Programa de Concesión Integral de la Explotación de Sectores de la Red Ferroviaria Nacional, actualmente explotadas por la empresa Ferrocarriles Argentinos, con las redes de los Ferrocarriles Bartolomé Mitre y San Martín y remanentes del Ferrocarril Sarmiento no incluidos en el corredor Rosario-Bahía Blanca, excluidos los tramos correspondientes a los servicios suburbanos y urbanos de la ciudad de Buenos Aires, comprendidos en la red de Ferrocarriles Metropolitanos. En el plazo de noventa (90) días deberán realizarse los estudios técnicos que definan la división de las redes mencionadas, confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional.

Art. 11. Dispónese la realización de la segunda etapa del Programa de Concesiones de Areas Secundarias de la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF). En un plazo de ciento ochenta (180) días deberán seleccionarse las áreas a licitar, confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse el llamado a licitación pública nacional e internacional.

Art. 12. Dispónese la ejecución de la Segunda Etapa del Programa de Asociación de la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) con entidades privadas para la explotación de áreas centrales. En un plazo de ciento ochenta (180) días deberán seleccionarse las áreas a licitar, confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse el llamado a licitación pública nacional e internacional.

Capítulo III. Entes de otras jurisdicciones

Art. 13. Dispónese la Concesión de Explotación de los Servicios prestados actualmente por la empresa Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, para lo cual deberán confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse los llamados a licitación o concurso público nacional e internacional en un plazo de ciento ochenta (180) días.

Art. 14. Dispónese la concesión de los servicios actualmente prestados por la Sociedad del Estado Casa de Moneda. En un plazo de ciento ochenta (180) días deberá determinarse el agrupamiento de los servicios a licitar, confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse los

llamados a licitación pública nacional e internacional.

Art. 15. Dispónese la privatización de las unidades de campaña y los elevadores terminales de propiedad de la Junta Nacional de Granos. En un plazo de ciento ochenta (180) días deberán confeccionarse los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares y efectivizarse los llamados a licitación pública nacional e internacional.

Art. 16. Si la Autoridad de Aplicación determinase que para alguna de las unidades operativas referidas en el artículo anterior no fuese conveniente la privatización, o hubiese sido declarada desierta la licitación respectiva, se procederá a llamar a licitación o concurso público nacional e internacional para el otorgamiento de la concesión de las mismas. Dicho llamado se efectivizará dentro del mismo plazo indicado en el artículo anterior si hubiese ocurrido la primera causa, o dentro de un plazo de sesenta (60) días de la declaración de licitación desierta en el segundo caso.

Capítulo IV. Venta de bienes

Art. 17. A los fines del cumplimiento del artículo 17 del Decreto N° 1757/90, sustituido por el artículo 16 de su similar N° 1930/90, establécese que todos los Organismos y Entes comprendidos en el Anexo I al artículo precitado, de la Administración centralizada y descentralizada del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, cualquiera sea su forma jurídica y organización empresarial o institucional, deberán remitirle en el plazo que éste determine un listado circunstanciado de los bienes comprendidos. En relación a los bienes muebles y rezagos deberá informarse la ubicación en que se encuentren y lugar de depósito en su caso, cantidades, características, estado de conservación y todo otro dato que facilite la realización de los mismos. En cuanto a los bienes inmuebles deberán remitirse títulos de propiedad, planos de mensura, condición de dominio y ocupación y todo otro dato de interés que posibilite su inmediata venta. Exclúyese a las ventas de bienes muebles y rezagos de las disposiciones del Decreto N° 3.171/65.

Capítulo V. Acción conjunta con otras jurisdicciones

Art. 18. El Ministerio de Obras y Servicios Públicos concertará con las Provincias las medidas tendientes a la concreción de la reforma del Estado en esas jurisdicciones, prestando asistencia técnica y operativa a las mismas, programando y materializando planes de ejecución concertados. El Ministerio de Obras y Servicios Públicos, como autoridad delegada del Poder Ejecutivo Nacional, convendrá con las Provincias las privatizaciones y concesiones de ejecución conjunta manifiestamente conveniente, conforme con lo establecido en el artículo 118 del Decreto 1757/90.

Capítulo VI. Programa de Propiedad Participada

Art. 19. La Autoridad de Aplicación deberá prever en los Pliegos a elaborar el desarrollo de un Programa de Propiedad Participada siempre que resulte

compatible con la naturaleza de la privatización o concesión de que se trate, asegurando que los sujetos adquirentes indicados en el artículo 22, inc. a) de la Ley N° 23.696 participen en un porcentaje del capital accionario de las empresas privatizadas o concesionarias.

Capítulo VII. Marcos regulatorios

Art. 20. El Ministerio de Obras y Servicios Públicos elevará al Poder Ejecutivo Nacional el proyecto de reglamento administrativo regulatorio de las prestaciones, la fiscalización y control, y la protección del usuario y a los bienes del Estado en los distintos servicios públicos comprometidos o comprendidos en las concesiones, privatizaciones y provincializaciones aludidas en los artículos precedentes. Los respectivos marcos regulatorios deberán haber sido aprobados por el Poder Ejecutivo Nacional con anterioridad a la emisión de los Pliegos de Bases y Condiciones respectivos.

Capítulo VIII. Autoridad de Aplicación

Art. 21. Desígnase al Ministerio de Obras y Servicios Públicos, como Autoridad de Aplicación de lo dispuesto en el presente decreto, de conformidad con lo establecido en los artículos 4° y 13 de la Ley N° 23.696, en el artículo 63 del Decreto N° 435/90, y en los artículos 17, 18, 73, 80 y 118 del Decreto N° 1757/90 y su modificatorio Decreto 1930/90. Para ello, facúltase al mismo a efectuar los llamados a licitación, aprobar todos los reglamentos, Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares, dictar los actos administrativos y realizar todas las tratativas que sean necesarias para el adecuado cumplimiento del presente decreto. Asimismo deberá proceder a la adjudicación provisional de las licitaciones y concursos respectivos, las que serán aprobadas en definitiva por el Poder Ejecutivo Nacional. Autorízase al Ministerio de Obras y Servicios Públicos a contratar los servicios de asesores jurídicos, contables, económico-financieros y técnicos y servicios de consultoría nacional e internacional que considere necesarios para el mejor cumplimiento de los objetivos del presente decreto.

Capítulo IX. Prestación del servicio público

Art. 22. Facúltase a los Ministros de Economía y de Obras y Servicios Públicos a afectar por resolución conjunta los fondos provenientes del artículo 80 del Decreto N° 1757/90 para el financiamiento de Planes de Mejoramiento y Mantenimiento tendientes a asegurar la prestación de los servicios públicos esenciales para la comunidad durante el proceso de transformación. Los interventores de las empresas mencionadas en este decreto elevarán a ambos Ministerios, vía la Subsecretaría de Empresas Públicas y la Subsecretaría de Obras Públicas respectivamente, en un plazo de quince (15) días, un Plan de Acción Inmediata con su correspondiente Programa de Necesidades Mínimas, tendiente a cumplimentar lo indicado en el primer párrafo.

Capítulo X. Reconversión y capitalización de deuda externa

Art. 23. En los procesos de privatización o concesión mencionados en el presente decreto, la Autoridad de Aplicación podrá solicitar la utilización de reconversión y capitalización de deuda externa, conforme a lo establecido en el artículo 14 del Decreto N° 575/90. En todos los casos las mismas serán autorizadas por el Poder Ejecutivo Nacional, previa opinión favorable del Ministerio de Economía.

Art. 24. Comuníquese a la Comisión Bicameral creada por el artículo 14 de la Ley N° 23.696.

Art. 25. Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. Firmantes: Carlos S. Menem. José R. Dromi.

Bibliografía

Constitución Nacional.

Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires.

-Ley 10.454: Cesión de Territorio a la Nación al solo efecto de radicar la Capital Federal. Provincia de Buenos Aires. Anales de legislación argentina. 17/10/1987.

-Ley 23.512: Ley de traslado de la Capital de la República. Anales de legislación argentina. 27/05/1987.

Citas

- Monografía de Nahir Dhara titulada "La cuestión Capital Federal".

-Aguirre, Alfredo Armando: Los porteños se oponen al traslado. Opiniones sobre la futura Capital. Diario "El Tribuno". Salta. 19/10/1986

-Aguirre, Alfredo Armando: Historia del Traslado. Periódico "Integración". Carmen de Patagones. 06/02/1988.

-Bidart Campos, German José: Tratado elemental de derecho constitucional argentino. Ediar. Buenos Aires. 2000

-Ekmekdjian, Miguel Angel: Manual de la Constitución Argentina. 3ª Edición. Editorial Depalma. Buenos Aires. 1997.

-Rossi, Hernán: La Ciudad, 25 años después. Revista "En Democracia". Instituto Moisés Lebensohn. Buenos Aires. 30/10/08

ANEXO Noticias

<http://www.lanacion.com.ar/1696168-desde-manana-la-policia-federal-dejara-de-custodiar-los-subterranos>

<http://www.lanacion.com.ar/1690292-en-un-ano-metrovias-cometio-casi-mil-faltas>

<http://www.lanacion.com.ar/1681031-la-justicia-ordeno-bajar-la-tarifa-de-subte-para-20-viajes>

<http://www.lanacion.com.ar/1783091-la-ciudad-acuso-a-la-nacion-de-retener-coches-para-el-subte>

BERNI DESMIENTE

<http://www.telam.com.ar/notas/201506/108605-berni-la-policia-federal-no-sera-traspasada.html>

<http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-274754-2015-06-12.html>

ANEXO Notas

Federalismo y Régimen Municipal (*)

Por **Miguel Ángel Ekmekdjian**

El municipio del distrito federal

Cuando en este párrafo nos referimos a la Capital Federal, estamos excluyendo de sus consideraciones a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la cual según lo dispuesto en el art. 129 de la Constitución, tiene un régimen, para nosotros, provincial. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires se ha dictado su propia Constitución local, tal como veremos en el párrafo siguiente.

La Capital Federal de la República tiene un status jurídico diferente del resto del territorio nacional. Conforme a lo que dispone el art. 3 de la Constitución nacional, la Capital federal debe ser declarada por una ley especial del Congreso, previa cesión, hecha por una o más legislaturas provinciales, del territorio que haya de federalizar.

Atento a que los ciudadanos residentes en la Capital Federal no eligen a las autoridades locales, la constitución ha debido prever quienes ejercen el gobierno de distrito.

El Congreso nacional cumple las funciones de legislatura local (art. 75, inc. 30, CN) y el presidente de la República es el "jefe inmediato y local de la Capital"; en otras palabras hace a las veces de gobernador.

Ahora bien: tanto el presidente como el Congreso tienen como función

primigenia la atención de los negocios que atañen a la Nación y, por ende, no pueden materialmente atender también a los asuntos domésticos de la Capital Federal.

Es por eso que gran parte de las competencias que corresponden a cada una de esas autoridades pueden ser delegadas en funcionarios locales, tales como el intendente (departamento ejecutivo) y en un Consejo Deliberante (departamento legislativo).

Vemos, así, que en el distrito federal existen también las autoridades típicas de los municipios. Pero no se debe confundir el municipio de la Capital Federal con los que el art. 5 de la Constitución impone a las provincias como requisito sine qua non para garantizar la autonomía política de éstas.

En efecto: la Constitución no prevé expresamente la existencia del municipio de la Capital Federal. Los municipios de provincias, en cambio tienen, tienen jerarquía constitucional y ello les da el carácter de entidad primaria con personería política.

La delegación de funciones a que hicimos referencia más arriba delimitada al ámbito de competencia municipal a la policía urbanística, la cultura, la recreación, el fomento de las artes, la salud pública, la bromatología, la ecología, las construcciones, la limpieza urbana, la comercialización, el tránsito, las obras viales, etc.

Esta delegación no obsta a que tanto el Poder Ejecutivo nacional como el Congreso puedan ejercer el derecho de avocación respecto de tales funciones, y tampoco impide que aquéllos puedan delegar en las autoridades municipales otras facultades atinentes al ámbito local.

La reforma constitucional ha tratado de resolver definitivamente la vieja "cuestión capital", aún no resuelta desde la capitalización de la Ciudad de Buenos Aires en 1880, dándole a la Ciudad de Buenos Aires el status de una nueva provincia argentina, aunque -inexplicablemente- no la denominó así.

Según los nuevos textos constitucionales incorporados, se da la incoherencia de que la Ciudad de Buenos Aires será, al mismo tiempo, una nueva provincia y seguirá siendo la Capital Federal de la República Argentina.

La ley 23.512 -aun no derogada en lo formal- dispuso el traslado de la capital federal a Viedma-Carmen de Patagones. El art. 6 de dicha ley establece que, luego del traslado, la Ciudad de Buenos Aires se constituirá en una nueva provincia, tal como sucedió en el Brasil con la creación del Estado de Guanabara, cuando el distrito federal se trasladó de Río de Janeiro a Brasilia.

El nuevo art. 129 de la Constitución ha reeditado el tema de la provincialización de la Ciudad de Buenos Aires, cuyo antecedente inmediato se halla -como expresamos más arriba- en el art. 6 de la ley 23.512, que fue muy cuestionada en su momento, por diversos sectores políticos. Pero

pensamos que lo ha resuelto mal y defectuosamente.

El tema encierra diversos aspectos de naturaleza impositiva, técnica, social, económica, etc., de muy complejo análisis, razón por la cual su estudio no puede agotarse en este breve comentario.

En primer lugar, parece muy difícil (si no imposible) instrumentar la provincialización de una ciudad (Buenos Aires u otra cualquiera), en tanto siga siendo la capital federal de la República Argentina, es decir, el asiento de las autoridades nacionales. En efecto, coexistirán en ella tres niveles de gobierno sobre el mismo territorio: el nacional, el provincial y el municipal.

Esta superposición de jurisdicciones traerá inevitablemente numerosos conflictos, tal como los trajo la "cohabitación" de las autoridades nacionales y provinciales en la misma Ciudad de Buenos Aires, entre 1860 y 1880. Todo esto resulta harto perjudicial para los habitantes de Buenos Aires, que sufrirán daños en sus derechos, a causa de los conflictos de competencia entre las distintas autoridades.

Para muestra basta un ejemplo: el nuevo art. 129 establece que la Ciudad de Buenos Aires tendrá su régimen de gobierno autónomo con facultades propias de legislación. Por su parte, el inciso 30 del nuevo art. 75 (corresponde al anterior art. 67, inc. 27) establece que el Congreso ejerce "una legislación exclusiva en el territorio de la Capital de la Nación". Esta contradicción no es resuelta por la cláusula transitoria séptima que dice: " El Congreso ejercerá en la Ciudad de Buenos Aires, mientras sea capital de la Nación, las atribuciones que legislativas que conserve con arreglo al artículo 129". Conforme a este artículo, el Congreso parece no conservar ninguna atribución legislativa. ¿Cómo se entiende este galimatías?

La cláusula transitoria séptima establece que mientras la Ciudad de Buenos Aires continúe siendo la capital federal de la Nación, el Congreso ejercerá las atribuciones que conserve conforme al art. 129. En otras palabras, no debe conservar ninguna atribución, ya que el art. 129 establece que la Ciudad de Buenos Aires tendrá los tres poderes: ejecutivo, legislativo y judicial.

Al contrario, creo firmemente que el art. 129 y conchs. De la Constitución nacional le otorgan a la Ciudad de Buenos Aires todas las cualidades y atribuciones que tienen origen en las autonomías provinciales, aunque no le den el título de provincia. Pareciera que los convencionales hubieran tenido algún reparo en denominarlo así.

Veamos:

El art. 129 de la Constitución le reconoce un "régimen de gobierno autónomo, con facultades propias de legislación y jurisdicción, y su jefe de gobierno (1) será elegido directamente por el pueblo de la ciudad".

Del párrafo transcrito se desprende que, si bien con varios errores técnicos y de

redacción, se confiere a la Ciudad de Buenos Aires el carácter de ente con autonomía política (2).

Más aún, el último párrafo de art. 129 establece que "el Congreso de la Nación convocará a los habitantes (a los ciudadanos debió expresar) de la Ciudad de Buenos Aires para que, mediante los representantes que elijan a ese efecto, dicten el Estatuto Organizativo de sus instituciones".

Esto no significa otra cosa que convocar a una Convención Constituyente provincial, para que sancione una constitución para la nueva provincia, a la que se la denomina "Estatuto Organizativo", rompiendo con una denominación de antigua prosodia en nuestro derecho constitucional y público provincial.

Son varios los artículos del nuevo texto constitucional que se refieren al status de la Ciudad de Buenos Aires.

El art. 44 otorga el poder legislativo a un Congreso compuesto de dos Cámaras, una de diputados "y otra de senadores de las provincias y de la Ciudad de Buenos Aires"; el art. 45 establece que "la Cámara de Diputados se compondrá de representantes elegidos directamente por el pueblo de las provincias, de la Ciudad de Buenos Aires y de la Capital en caso de traslado".

El art. 54 establece que "el Senado se compondrá de tres senadores por cada provincia y tres por la Ciudad de Buenos Aires..."

Más aún, el mencionado art. 44 otorga representación en la Cámara de Diputados a la Capital Federal, si esta se trasladara de la Ciudad de Buenos Aires, con lo cual la representación en la Cámara Baja de los diputados porteños es independiente de su rol de Capital Federal de esta ciudad.

El art.54, ya mencionado, en cambio, le quita a la Capital Federal la representación que tenía en el Senado según el texto de art.46, anterior a la reforma de 1994(3), para dárselo a la Ciudad de Buenos Aires.

De los textos transcritos se desprende que la Ciudad de Buenos Aires tiene en ambas Cámaras del Congreso Nacional, la misma representación que cualquier provincia.

El art. 75, inc. 2, penúltimo párrafo, se refiere también a la Ciudad de Buenos Aires, asimilándola a una provincia, al exigir su conformidad para la transferencia de servicios a cargo de la Nación.

El mismo artículo, en su inc. 31, otorga al Congreso la atribución de "disponer de la intervención federal a una provincia o a la Ciudad de Buenos Aires".

El art. 99, inc. 20, faculta al presidente a decretar la intervención federal a una provincia o a la Ciudad de Buenos Aires, en caso de receso del Congreso.

El art. 124 incluye a la Ciudad de Buenos Aires en el régimen de convenios internacionales que pueden celebrar las provincias.

El art. 125, también menciona expresamente a la Ciudad de Buenos Aires junto con las provincias, facultándolas a conservar ciertos organismos de seguridad social, de carácter local.

La séptima cláusula transitoria -también en modo deficiente- está expresando que, mientras la Ciudad de Buenos Aires siga siendo capital federal de la República Argentina, el Congreso Nacional no tendrá la injerencia que, como legislatura exclusiva de la capital federal, le otorga el art. 75, inc. 30, de la Constitución.

Algunos afirman que la Ciudad de Buenos Aires, al no estar mencionada en el art. 75, inc. 12, de la Constitución, no puede tener un Poder Judicial completo. Esta afirmación encierra una falacia. La Ciudad de Buenos Aires no está mencionada en dicho inciso, sencillamente por una omisión (entre tantas) de los constituyentes de 1994.

De otro modo, aplicando el mismo criterio carente de lógica, antes de la sanción de la ley 13.998, la justicia ordinaria de la Ciudad de Buenos Aires, tampoco estaba mencionado en el art. 67, inc. 11(antecedente del actual 75, inc. 12), y por ello no hubiera podido existir. Sin embargo, siempre existió la justicia ordinaria de la Capital, la que recién a partir de la ley 13.998, pasó a ser Justicia Nacional.

Otra afirmación sin fundamento alguno, es la que pretende que el Congreso sigue siendo la legislatura local de la Ciudad de Buenos Aires, conforme a lo dispuesto por el art. 75, inc. 30. Esto llevaría al absurdo de que la Ciudad de Buenos Aires tendría dos legislaturas locales: el Congreso Nacional y la que establece el propio art. 129 y ha sido creado por la Constitución local. Esta última no es un simple Consejo Deliberante.

Para rechazar esta argumento basta con mencionar la disposición transitoria decimoquinta, que textualmente establece: "Hasta tanto se constituyan los poderes...el Congreso ejercerá una legislación exclusiva". En otras palabras, cuando funcione la Legislatura local, deja de aplicarse el art. 75, inc. 30, en lo pertinente.

Se afirma que la Ciudad de Buenos Aires es un "municipio nacional", a diferencia de otros municipios que serían provinciales. Sin perjuicio de expresar que esto no surge de ningún texto constitucional, no se entiende que significa tal expresión.

Si la Ciudad de Buenos Aires fuera un municipio, aún con rasgos especiales, los constituyentes no hubieran introducido el art. 129 en la Constitución, ya que hubiera bastado con suprimir la jefatura inmediata y local del presidente sobre la Capital Federal (ex art. 86, inc.3) y esta estaría cubierta con la disposición del art.123, in fine.

Además, ningún municipio podría tener representación en ambas Cámaras del Congreso de la Nación, como la tiene la Ciudad de Buenos Aires.

En síntesis, la Ciudad de Buenos Aires no es un mero municipio con caracteres especiales, como pretende un proyecto de ley en sus fundamentos, ni el Congreso sigue siendo legislatura local de la Ciudad de Buenos Aires.

De todo ello se infiere que la Ciudad de Buenos Aires tiene el mismo grado de autonomía que una provincia.

El Congreso ha dictado dos leyes, la 24.588 y la 24.620, la primera de preservación de los intereses del Estado nacional y la segunda convocando a elecciones de jefe de gobierno, las cuales han recortado inconstitucionalmente las atribuciones del gobierno local, conferidas por el art. 129.

También están pendiente de tratamiento dos proyectos de ley que pretenden ejercer el control constitucional, sobre la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, declarando la nulidad de algunos artículos de la misma. Conforme al tradicional criterio de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, el control de constitucionalidad es función exclusiva del Poder Judicial.

() El texto Federalismo y Régimen Municipal forma parte del libro "Manual de la Constitución Argentina", autor Miguel Angel Ekmekdjian. 3ra Edición. Editorial Depalma. Buenos Aires. 1997*

Debate Parlamentario de la Ley Cafiero

Autonomía:

El diputado César Arias en la reunión 32° de la Cámara de Diputados, cuando se debatía la ley Cafiero, hace mención a lo expresado por el Convencional Rampi en la Convención Nacional Constituyente de 1994 cuando se debaten los orígenes de dicho artículo, haciendo referencia política e institucional sobre el municipio.

"La Corte Suprema a fines de la década pasada sostuvo que las municipalidades son entidades autárquicas y; en modo alguno, entidades autónomas. En concreto, el Tribunal afirmaba que las municipalidades no son un poder ni una de las entidades autónomas que integran el sistema republicano, representativo y federal adoptado por la Constitución Nacional. Esto consta en una serie de fallos". Agregaba además que: "No es solo válido para las municipalidades de las provincias sino también para la municipalidad de Buenos Aires".

En otras oportunidades la Corte señaló que las municipalidades obran por delegación de los poderes provinciales circunscriptas a fines y límites administrativos.

El 1999 se cambió el criterio y el alto tribunal sostuvo que "En nuestro país las municipalidades son entidades autónomas. – Se sostuvo entonces que el art. 129 de la Constitución Nacional había transformado la ciudad de Buenos Aires en una entidad con jerarquía equivalente a la de las provincias. Esto no

responde a la estructura constitucional, producto de la comprensión armónica de sus normas. Por ejemplo el artículo 75 dispone que la ciudad de Buenos Aires, al igual que las provincias participa en la distribución de la coparticipación, pero no interviene en lo que se refiere específicamente a los acuerdos a través de la ley respectiva, si bien participa en la distribución, no interviene en la creación de la ley convenio a la que se refiere la propia norma.”

Alguien ha dicho que esta es una omisión. Si lo es, pero es una omisión deliberada. El legislador, el constituyente ha querido que en un ente que no tiene la entidad de las provincias de los estados federales que crearon la nación –que es el resultante de la Confederación – nombre que sigue siendo equivalente a la Nación Argentina- siendo una derivación del conjunto, no puede tener un tratamiento igualdad al resto de los estados que conforman nuestra unidad política fundamental.

Antonia Spota afirma “El gobierno de la Ciudad ha sido calificado constitucionalmente en el art. 129 como autonomía institucional. Se asienta en la forma de elección popular por voluntad nacional exclusiva, evidenciando por voluntad nacional exclusiva, evidenciando por la Convención reformada en 1994, que así lo dispuso”.

“De allí surge bien claro porque la ciudad de Buenos Aires no tiene autonomía como una provincia. Sino en verdad goza de una autarquía fundada en la voluntad de todo el pueblo de la nación, expresado a través de la convención reformada que regló como lo hizo en Paraná y Santa Fe 1994”.

Arias.

Siguiendo el debate se escucharon otras voces de legisladores:

Enrique Olivera (UCR) Para nosotros la autonomía de Buenos Aires es especial. Los latinos dirían que es un Tertium genus – un tercer género- diferente de las autonomías provinciales y municipales.

Fernández Meijide “Este proyecto de ley más que garantizar los intereses del Estado Nacional en la Ciudad de Buenos Aires, constituye una restricción a su autonomía.

Héctor Polino (socialista): “El artículo 129 de la Constitución Nacional se legisla dentro del título “Gobierno de provincias”. Le llamaría “Autonomía restringida”.

También hace mención a cómo la definen grandes juristas:

Sages habla de una “Ente Autónomo tutelado

Sabsay se refiere a “Un minusválido institucional”

Spota “Se asemeja más a una autarquía que a una autonomía”

Olivera “nos parece contraria a nuestra constitución la idea del gradualismo al que ha aludido esta iniciativa en el Senado de la Nación. El gradualismo es contrario a la Constitución Nacional y además no se compadece con los antecedentes y la modalidad con que fueron convertidas en provincias los territorios nacionales.

Modificaciones

Reunión Nº 18 - 12a. Sesión ORDINARIA celebrada el 08/08/2007

Modificación de la ley 24.588 de garantía de los intereses del estado nacional en la ciudad autónoma de buenos aires

Sr. DELICH, FRANCISCO JOSE - CORDOBA.- Señor presidente: trataré de ser lo más breve posible.

Antes de ingresar a este recinto sabía muy bien que la Cámara iba a discutir este proyecto, y en consecuencia, como corresponde, me tomé mi tiempo para estudiar hasta donde pude todos los aspectos relativos a esta cuestión, incluyendo los constitucionales. Escuché atentamente la exposición del señor diputado Accastello, y puedo decir con alegría que comparto absolutamente cada uno de los puntos que mencionó; no sólo estoy de acuerdo con lo que dijo sino que también comparto el tono y el espíritu de su exposición.

Como no disponía del texto del proyecto de ley, pues se trata de un asunto considerado sobre tablas, mi primera reacción fue pedir una interrupción para saber qué decía la iniciativa, que estoy dispuesto a votar en razón de que acepto lo señalado por el señor diputado Accastello.

Por alguna razón, tal vez inconscientemente, me pregunté cómo se había fundado la República en este país, es decir, cómo fue el momento en que apareció la conciencia de ser República. Recuerdo que ésta se fundó cuando Mariano Moreno dijo que "nadie, ni ebrio ni dormido, puede..." y lo que sigue. Esto, en relación con ese episodio. Creo que estábamos frente a una falsa discusión, porque nadie puede pensar sensatamente en la transferencia sin más de la Policía Federal, tanto a la Ciudad de Buenos Aires como a cualquier otra parte.

Por eso traté de aprender y comprobar la complejidad de lo que es la Policía Federal, además de lo que significa.

Existía una falsa discusión hasta que se aceptó esto que se ha aceptado: que va a existir una negociación entre el poder nacional y la Ciudad de Buenos Aires. Por supuesto que si existen transferencias, habrá recursos. Eso es lo que supongo.

Lo que ha quedado en claro es que se cambió el eje de la discusión, y que la Ciudad de Buenos Aires tiene que organizar la seguridad, lo que incluye no sólo a la policía sino también los tribunales y otras cuestiones. Entonces, desde ese punto de vista, para mí termina la discusión y comienza otra que va a ser todavía más importante, en la que debemos estar dispuestos a recuperar efectivamente lo que fue 1994, lo que se votó en la Convención Constituyente y los orígenes de esta autonomía de Buenos Aires. A veces, por oportunismo,

se demoniza muy fácilmente, se olvida el pasado de trece años y no sabemos luego de qué estamos hablando.

Esta autonomía que se reclama -cuestión con la que estoy de acuerdo- y que se va dar a la Ciudad de Buenos Aires, tiene su origen exactamente en el momento en que este Parlamento aprobó el traslado de la Capital Federal a Viedma-Carmen de Patagones. En ese momento se dijo que si la Capital se iba a trasladar a Viedma, entonces esta Ciudad de Buenos Aires debía tener un estatus distinto al de ahora. Después, en el gobierno del doctor Alfonsín, se creó el Consejo para la Consolidación de la Democracia, donde por supuesto se planteó el tema de la reforma de la Constitución y la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires en función del traslado de la capital. Lo que estoy manifestando se incluyó en la primera reunión de lo que mal se llamó Pacto de Olivos, que tuvieron los doctores Alfonsín y Menem. Después fue contemplado en un acuerdo entre la Unión Cívica Radical y el Partido Justicialista, que luego formó parte del Núcleo de Coincidencias Básicas, que figura en la ley de convocatoria para la reforma constitucional.

De modo que no podemos olvidar el origen, porque considero que tenemos que replantear otra vez aquel sueño frustrado de trasladar la capital a Viedma. Ahora deberíamos sostener que vamos a conceder toda la autonomía a la Ciudad de Buenos Aires, pero que vamos a trasladar la capital, por las mismas razones que se quiso trasladar en 1987.

Tenía razón el señor diputado Pinedo cuando sostuvo que aquí no se concentra el centralismo de la Ciudad de Buenos Aires sino el poder militar, el poder político, el poder financiero y el poder económico. Ese es el punto y no los porteños.

Aquel sueño de Alfonsín y del radicalismo de cien años no pasa por abandonar a la Ciudad de Buenos Aires, sino por el hecho de que haya una nueva capital. Esperemos que esto se discuta también con esta forma de consolidar la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires. Por eso este bloque va apoyar este proyecto, con la esperanza de que se concrete el traslado de la capital a Viedma.

FUENTE:

http://www1.hcdn.gov.ar/sesionesxml/item_param.asp?per=125&r=18&n=19&orador=DELICH&nombres=FRANCISCO%20JOSE