

Negocio subterráneo: deficiencias en la regulación de Metrovías S.A.

El presente informe pretende ser un aporte a un amplio debate sobre el estado actual de la regulación de los servicios públicos en el ámbito de la Ciudad y la Región Metropolitana, poniendo de manifiesto la situación del Subterráneo de Buenos Aires.

Febrero 2012

Participaron en su elaboración **Sol Prieto, Hernán González Badián y Rafael Gentili.**



RAFAEL GENTILI
Diputado Porteño

Resumen

El presente informe pretende ser un aporte a un amplio debate sobre el estado actual de la regulación de los servicios públicos en el ámbito de la Ciudad y la Región Metropolitana, poniendo de manifiesto la situación del Subterráneo de Buenos Aires.

El aumento en la tarifa del subte y su traspaso del gobierno nacional al porteño abren la discusión sobre los flacos controles que existen sobre las empresas privatizadas y los subsidios que reciben esas empresas. Metrovías S.A. es la operadora de la red de subterráneos de Buenos Aires y el Ferrocarril Urquiza. La empresa Benito Roggio Transporte S.A. posee el 90,66 % de sus acciones, lo que representa el 96,96 % de los votos en mesa directiva de la prestadora. El Grupo Roggio es un holding diversificado y consolidado que creció significativamente de la mano de la obra pública y las privatizaciones de los servicios públicos llevadas adelante desde la década de 1990.

Dentro de las empresas que Metrovías contrata para abastecerse, buena parte de las mismas son propiedad del mismo Grupo Roggio. Algunas de ellas son: Benito Roggio Transporte S.A., Metronec S.A., Cía Metropolitana de Seguridad, CPS Comunicaciones, Cía Latinoamericana de infraestructura y servicios, Prominente S.A., Benito Roggio FerroIndustrial S.A., Taym S.A. y Neoservice, todas integrantes del holding. Las mismas prestan al subte servicios de gestión y administración, publicidad y comercio, asistencia al pasajero y vigilancia, cableado, administración de fondos, gerenciamiento y operación de sistemas, reparación de vehículos, limpieza, y seguridad. Lo pone en evidencia el mecanismo de la autocontratación llevado adelante por Metrovías, lo cual torna poco transparente la administración y prestación del servicio.

Esta maniobra le permite al grupo Roggio extraer de Metrovías una ganancia libre de riesgo, ya que las ganancias que perciben estas empresas son montos que el holding recibe independientemente del resultado económico arrojado por el balance.

El ejemplo más claro es el de Benito Roggio Transporte S.A., que brinda servicios de asesoramiento a Metrovías S.A. por medio de convenios que le otorgan a esa empresa el 2,6 % de los ingresos por venta de pasajes. Sus ingresos se van a incrementar, al igual que la tarifa, en un 127 %, sin que los usuarios del subte tengan ninguna posibilidad de controlar por qué esta empresa recibirá más fondos ni en qué los va a invertir.

Los mecanismos de Metrovías, subsidiada por el Estado hasta en más de \$700 millones de pesos anuales, nos obligan a pensar en un marco regulatorio que beneficie a los pasajeros y usuarios del servicio.

RAFAEL GENTILI
Diputado Porteño

Información de Prensa

[f rafael.gentili](#) [t rafagentili](#) | www.rafaagentil.com.ar

1. La empresa

Metrovías S.A. es la empresa operadora de la red de subterráneos de Buenos Aires y el Ferrocarril Urquiza. En la actualidad, Benito Roggio Transporte SA posee el 90,66 % de las acciones, lo que representa el 96,96 % de los votos en mesa directiva de la empresa.

La empresa Metrovías es concesionaria de la red de transporte subterráneo de Buenos Aires desde 1993. Con un contrato que se extiende hasta diciembre de 2017, con posibilidad de ser prorrogado por períodos sucesivos de diez años¹.

La red de subterráneos (compuesta de seis líneas: A, B, C, D, E y H y el premetro de la Ciudad) de Buenos Aires tienen alrededor de 49,3 km y 7,4 km de extensión respectivamente que unen 78 estaciones subterráneas y 18 de superficie.

La línea ferroviaria Urquiza tiene una extensión de 26 kilómetros y 23 estaciones que vinculan la estación Federico Lacroze, en el barrio porteño de Chacarita, y la estación General Lemos, en el Partido de San Miguel, provincia de Buenos Aires.

Entre ambos servicios Metrovías S.A. transporta cerca de 310 millones de pasajeros anuales. Una cifra en ascenso por la extensión en curso de la red de subte.

A su vez, la empresa posee el 33% de la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencias S.A. (UGOFE)² creada por el Poder Ejecutivo Nacional en 2004. Inicialmente comenzó a operar la Línea San Martín, y posteriormente las Líneas Gral. Roca y Belgrano Sur.

¹ Art. 5.1 Addenda al Contrato de Concesión de 1999.

² El resto se reparte: 33% en manos de TBA SA de los hermanos Cirigliano y 33% en manos de Ferrovías SA del Grupo Emepa.

2. El Grupo Roggio

El Grupo Roggio es uno de los holdings más importantes del país. En la actualidad, el conglomerado empresario se presenta como un grupo diversificado y consolidado territorialmente, tanto a nivel local como regional. El mismo cuenta con empresas dedicadas a la construcción, el transporte, la ingeniería ambiental, los servicios sanitarios, el entretenimiento y turismo, la tecnología e informática, las concesiones viales y los desarrollos inmobiliarios.

El grupo se focalizó fuertemente como prestador de servicios públicos e infraestructura al Estado, ampliando el abanico de negocios en las diferentes etapas de su desarrollo empresario. Asimismo, tiene presencia en negocios de alta potencialidad como publicidad, comunicaciones, tecnología e innovación.

La empresa Roggio S.A. es la empresa madre de la estructura societaria. Dicha empresa posee el 97,53 % de las acciones de la Compañía Latinoamericana de Infraestructura y Servicios S.A. (CLISA), empresa dedicada a la administración y asesoramiento de fondos de inversiones.

La empresa CLISA cotiza en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, que junto con Metrovías son dos de las compañías del grupo lanzadas al mercado bursátil. La ganancia neta de la empresa en 2011 superó los 50 millones de pesos³. CLISA controla de forma directa a cuatro empresas e indirectamente a más de 30 firmas.

CLISA posee el 97,22 % de las acciones de Benito Roggio e Hijos SA (BReH); el 97,13 % de la empresa Benito Roggio Transporte SA (BRt); el 99 % de Benito Roggio Ambiental SA (BRa); y el 99,99 % de Roggio Brasil Investimentos e Serviços Ltda (BRis).

El Grupo Roggio presenta un esquema societario piramidal y bien estructurado. A fin de ganar poder explicativo se segmentarán las empresas dependientes de BReH, BRt, BRa con el objetivo de exponer las acciones y actividades desarrolladas por cada unidad de negocio. Las operaciones y empresas controladas por BRis exceden los alcances del presente documento por cuanto se refiere a las operaciones de Roggio en el exterior.

i - Benito Roggio e Hijos S.A. (BReH)

La empresa BReH S.A. fue la primera compañía del grupo, creada en 1908. La misma se desenvuelve en los rubros de construcción e ingeniería ambiental. La firma controla en la Argentina y en el exterior, de forma mayoritaria y minoritaria, 23 empresas (ver Cuadro 1). De dicho total, posee acciones por más del 50 % del capital de diez compañías, mientras que de las otras 13 restantes controla porcentajes variables.

³ Datos correspondientes a los balances presentados por CLISA en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires. Datos preliminares al 30 de Septiembre de 2011.

Cuadro 1. Empresas Controladas por BR e Hijos S.A.⁴

<i>Sociedad</i>	<i>Actividad</i>	<i>Capital (en pesos)</i>	<i>Porcentaje controlado del capital</i>
Aguas Cordobesas	Prestación de servicios de agua potable	30.000.000	51,15%
Benito Roggio Agroindustrial SA	Servicios	7.357.680	0,36%
Caminos Australes Operadora SA	Concesión Vial	12.000	99,99%
Metronec	Explotación Com. de Servicios Inmobiliarios - Publicidad	44.975.266	5%
Sehos	Servicios Hospitalarios - Limpieza - Construcción	18.482.908	95%

Fuente: Balance CLISA 2011 consolidado – Bolsa de Comercio de Buenos Aires

ii - Benito Roggio Transporte S.A. (BRt)

De la empresa BRt dependen todas aquellas sociedades relacionadas con el negocio del transporte. Dicha empresa tiene una antigüedad relativa, dado que fue creada por escisión de parte del capital de BReH en 2003. Actualmente cuenta con injerencia en los negocios del transporte subterráneo y el ferrocarril, con alcance regional por operar la línea 4 del metro de São Paulo.

La compañía posee el control de tres empresas clave dentro del Grupo Roggio: Metrovías S.A. (con una posesión del 90,66 %), Benito Roggio FerroIndustrial SA (con una posesión del 95%) y Metronec S.A. (con una tenencia del 95 %).

La firma controla, principalmente en la Argentina, de forma mayoritaria y minoritaria 11 empresas (Cuadro 2). Como caso regional se puede mencionar la posesión del 5 % del Consorcio Boleto Inteligente de Paraguay.

⁴ El cuadro es un resumen de las empresas controladas y con participación más relevantes. A menos que se indique lo contrario los porcentajes son de tenencia directa. Para un análisis del porcentaje de tenencia total remitirse al Anexo N° 1.

Cuadro 2. Empresas Controladas por BR Transporte S.A.⁵

<i>Sociedad</i>	<i>Actividad</i>	<i>Capital</i>	<i>Porcentaje controlado del capital</i>
Metronec SA	Explotación Com. de Servicios Inmobiliarios – Publicidad	45.031.314	95%
Metrovías SA	Transporte	32.734.646	90,66%
Compañía Metropolitana de Seguridad SA	Servicios de Seguridad Privada	100.000	5%
Neoservice SA	Servicios	12.000	95%
Sociedad Operativa Ferroviaria SA	Transporte Ferroviario de Cargas y Pasajeros	300.000	24,50%
Sehos SA	Limpieza	1.982.908	5%
Benito Roggio FerroIndustrial SA	Reparación, mantenimiento y construcción de material ferroviario	2.000.000	95%
Benito Roggio Agroindustrial SA	Servicios - Explotación Agroindustrial	S/D	6,70%

Fuente: Balance CLISA 2011 consolidado – Bolsa de Comercio de Buenos Aires

iii - Benito Roggio Ambiental SA (BRa)

Esta empresa constituye la unidad de negocios del Grupo Roggio abocada a los servicios de saneamiento e ingeniería ambiental. BRa cuenta con cuatro divisiones de negocios que prestan servicios a través de sus empresas: Cliba en Higiene Urbana e Ingeniería Ambiental, Taym en Tratamiento de Residuos Industriales y Peligrosos, Tecsan en Tratamiento y Disposición Final de Residuos; y Enerco2 en Energías Renovables. La división Ingeniería Ambiental del Grupo Roggio cuenta con la concesión para la recolección de residuos en Ciudad de Buenos Aires, Rosario, San Isidro, Santa Fe y Neuquén (Cuadro 3).

Cuadro 3. Empresas Controladas por BR Ambiental S.A.⁶

<i>Sociedad</i>	<i>Actividad</i>	<i>Capital (en pesos)</i>	<i>Porcentaje controlado del capital</i>
Cliba Ingeniería Ambiental SA	Ingeniería Ambiental	161.839.377	25,30 %
Tecsan Ingeniería Ambiental SA	Ingeniería Ambiental	86.417.237	5 %
Enerco2 SA	Proyección, construcción, operación y mantenimiento de plantas de generación eléctrica a partir de fuentes renovables de energía.	10.100.000	95 %
Taym SA	Ingeniería Ambiental	16.174.307	100 % ⁶

Fuente: Balance CLISA 2011 consolidado – Bolsa de Comercio de Buenos Aires.

⁵ El cuadro es un resumen de las empresas controladas y con participación más relevantes. A menos que se indique lo contrario los porcentajes son de tenencia directa. Para un análisis del porcentaje de tenencia total remitirse al Anexo N° 1.

⁶ El cuadro es un resumen de las empresas controladas y con participación más relevantes. A menos que se indique lo contrario los porcentajes son de tenencia directa. Para un análisis del porcentaje de tenencia total remitirse al Anexo N° 1.

⁷ El porcentaje de tenencia del 100 % es indirecto a través de Cliba Ingeniería Ambiental S.A y Tecsan Ingeniería Ambiental S.A.

3. Metrovías en números: 2001 - 2010

La compañía opera los servicios prestados por el Ferrocarril Urquiza y el Subte desde 1993. En dicho período es posible observar un crecimiento de los pasajeros transportados (ver Cuadro 4). Para el período 2001-2010 el aumento de la masa total de viajes pagos asciende al 20 %.

Cuadro 4. Pasajeros Transportados

	<i>Urquiza</i>	<i>Subte</i>	<i>Total</i>
2001	22.572.083	241.743.735	264.315.818
2002	21.855.349	222.067.124	243.922.473
2003	26.816.631	228.503.679	255.320.310
2004	28.307.109	241.186.229	269.493.338
2005	27.704.721	253.318.336	281.023.057
2006	27.472.881	267.256.700	294.729.581
2007	24.860.919	265.064.631	289.925.550
2008	24.212.133	286.682.956	310.895.089
2009	22.639.350	289.094.324	311.733.674
2010	22.495.408	295.737.145	318.232.553

Fuente: Comisión Nacional de Regulación del Transporte Pública (CNRT)

Como puede notarse, si bien la variación experimentada entre 2001 y 2010 es de 60 millones de pasajeros, la totalidad de dicho aumento es explicado por el Subte. El Urquiza transportó prácticamente la misma cantidad de pasajeros, incluso experimentó una baja de 0,3 %.

Por su parte, la ganancia de la empresa exhibió un comportamiento de alta variabilidad año tras año. Pese a ello, es posible identificar un período de déficit entre 2001 y 2004, y un período de ganancia entre 2005 y 2010 (ver Cuadro 5).

Cuadro 5. Resultado Económico Metrovías (en pesos)

Año	Resultado Balance Metrovías
2001	-15.755.315
2002	-27.343.371
2003	-1.146.760
2004	-276.626
2005	23.571.424
2006	2.777.256
2007	1.425.015
2008	5.507.834
2009	103.229.214
2010	35.890.443

Fuente: Balance Metrovías S.A. (varios años).

Analizando el resultado económico-financiero de la empresa, es posible observar un comportamiento pro-cíclico. Es decir, en períodos de crecimiento económico bajo o negativo de la economía, la empresa ha experimentado pérdidas; mientras que a partir de 2005 hasta la actualidad la situación se modificó significativamente. Dicho resultado podrá resultar intuitivo, pero su análisis cambiará cuando se lo estudie a la luz del estilo de gestión de Metrovías.

Metrovías SA por tratarse de la empresa concesionaria de un servicio público no estuvo exenta de las políticas de subsidios generalizado llevada adelante por el Estado Nacional⁶. Dicha estrategia persiguió el objetivo de mantener estables las tarifas en un marco de aumento de costos en la prestación de los servicios públicos.

En el Cuadro 6 se presentan las transferencias corrientes aportadas por el Estado Nacional en concepto de subsidios, montos destinados únicamente a cubrir gastos operativos. Esto implica que las magnitudes que se presentaron no incluyen los montos destinados a financiar las obras de ampliación, mantenimiento y remodelación de la red.

⁶ Iniciada con la Pesificación asimétrica de los Arts. 8° y 9° de la Ley Nacional N° 25.561 que pesificó la tarifa en la relación U\$S 1 = \$ 1 y prometió renegociar los contratos por dicha diferencia.

Cuadro 6. Transferencias Corrientes a Metrovías (en pesos)

Año	<i>Transferencias Corrientes Subsidios operativos</i>
2006	305.702.203,42
2007	245.091.352,25
2008	392.591.358,50
2009	508.122.518,50
2010	393.306.138,80

Fuente: Cuenta Ahorro - Inversión - Financiamiento del Presupuesto Nacional (varios años).

El subsidio a Metrovías habría sido concebido para cubrir los desajustes en la ecuación económica de la empresa a raíz, principalmente, de los aumentos en el convenio colectivo de trabajo y los mayores costos operativos producto de la inflación.

Como puede observarse, los montos asignados para cubrir buena parte de los gastos operativos fueron en aumento, llegando a valores superiores a los 700 millones de pesos en 2011.

4. Un estilo de gestión: canon de asesoramiento y red de proveedores propios

Metrovías SA es abastecida por una amplia red de proveedores que satisfacen sus requerimientos de insumos y servicios a fin de llevar adelante un normal funcionamiento de su actividad. Los rubros y funciones que demanda la prestación del servicio son: higiene en estaciones, vagones y edificios; servicios de seguridad y vigilancia; servicios de recaudación; reparación de material rodante; sistemas de comunicación y telefonía; servicios de computación; ejecución de obras de mantenimiento y ampliación del servicio. A ello se suma, el personal de boletería, conductores, choferes y administrativos.

Por su parte, la prestación del servicio genera diversas posibilidades de negocios colaterales, de alta rentabilidad, tales como publicidad en ámbitos de circulación y espacios para instalar locales comerciales.

Como se mencionara, el Grupo Roggio se ha consolidado como un holding de empresas altamente diversificadas. En la actualidad, el conglomerado de empresas que integran el grupo provee de forma directa a Metrovías S.A., abasteciendo buena parte de sus necesidades de bienes y servicios. En el Anexo N° 1 del presente documento se ofrece un mapa del Grupo Roggio correspondiente a los negocios relacionados con el subte⁷. Por su parte, en el Anexo N° 2 se presenta un cuadro resumen de las principales empresas que proveen a Metrovías y que son propiedad de forma directa e indirecta de Roggio S.A., la empresa cabeza del grupo.

Dentro de las empresas relacionadas, merece particular atención la compañía controlante del concesionario del subte. Benito Roggio Transporte S.A. brinda servicios de asesoramiento a Metrovías S.A. por medio de convenios firmados entre ambas partes. Si bien no se tienen precisiones acerca de en concepto de qué exactamente se cobran dichos servicios, según la información vertida en los balances, Metrovías S.A. es asesorada respecto a la administración, gerenciamiento y puesta en funcionamiento del servicio que brinda.

Hasta el 2005 los servicios de asistencia y asesoramiento implicaban, conforme al convenio firmado entre las partes, un gasto por parte de Metrovías del 3,918 % de los ingresos brutos por venta de pasajes. Es decir, Benito Roggio Transporte S.A. le cobraba al concesionario del subte –del cual es dueña- casi el 4 % de los ingresos generados por la venta de boletos a los pasajeros. Posteriormente, en agosto de 2005 dicho canon se redujo levemente, pasando a representar de aquel entonces hasta hoy el 2,60 % de los ingresos por venta de pasajes (ver Cuadro 7).

⁷ El mencionado mapa de empresas no pretende ser un esquema exhaustivo de la totalidad de las empresas del grupo, sino presentar un esquema de aquellas firmas involucradas como prestadoras de bienes y servicios de Metrovías.

Cuadro 7: Servicios cobrados a Metrovías por asesoramiento (en pesos).

Período 2001-2010

Año	<i>Benito Roggio Transporte S.A.</i>	<i>Benito Roggio e Hijos S.A.</i>	<i>Total</i>
2001		21.074.444,00	21.074.444,00
2002		11.128.817,00	11.128.817,00
2003	6.982.497,00	2.873.020,00	9.855.517,00
2004	10.235.596,00		10.235.596,00
2005	8.276.230,00		8.276.230,00
2006	4.433.700,00		4.433.700,00
2007	4.397.713,00		4.397.713,00
2008	4.637.517,00		4.637.517,00
2009	4.197.682,00		4.197.682,00
2010	4.624.278,00		4.624.278,00

Fuente: Balances Metrovías - Bolsa de Comercio de Buenos Aires (varios años).

El canon por asesoramiento es, en función de la composición accionaria de las empresas, un servicio que se presta el Grupo Roggio a sí mismo. Dicha erogación por parte de Metrovías carece de toda racionalidad regulatoria. El servicio de transporte subterráneo de Buenos Aires fue concesionado en 1993 a una empresa del Grupo Roggio por contar con lo suficientes antecedentes, capacidad técnica y know how del servicio en cuestión. Ello hace que carezca de racionalidad el hecho de que, luego de haber ganado la licitación, el Grupo Roggio –a través de BR Transporte SA– cobre un canon por el know how del gerenciamiento del servicio, siendo que justamente gana la licitación –entre otros factores– por poseer tales cualidades. Esta ha sido una práctica habitual de los servicios privatizados en la Argentina, aunque no por ello menos grave. La consecuencia más evidente es que Metrovías presenta mayores requerimientos de ingresos para balancear la ecuación económico-financiera de la empresa. Esto se debe a que el canon por asesoramiento es contabilizado como un costo más para la prestación del servicio.

Merecen particular atención los resultados económicos arrojados por los balances de Metrovías y su comparación respecto a los cargos cobrados a la empresa por asesoramiento en la prestación del servicio (Cuadro 8).

**Cuadro 8. Resultado Económico y Canon por Asesoramiento
(en pesos)**

Año	Resultado Balance Metrovías	Canon de Asesoramiento
2001	-15.755.315	21.074.444,00
2002	-27.343.371	11.128.817,00
2003	-1.146.760	9.855.517,00
2004	-276.626	10.235.596,00
2005	23.571.424	8.276.230,00
2006	2.777.256	4.433.700,00
2007	1.425.015	4.397.713,00
2008	5.507.834	4.637.517,00
2009	103.229.214	4.197.682,00
2010	35.890.443	4.624.278,00

Fuente: Elaboración propia en base a información en Balances de Metrovías - Bolsa de Comercio de Buenos Aires (varios años).

Si bien se presumía un comportamiento pro-cíclico en los resultados económicos de la empresa, ello se ve significativamente alterado a la luz de los cargos cobrados por asesoramiento. En el período deficitario comprendido entre 2001 y 2004 el canon por asesoramiento fue el más alto de la década. Hasta 2003 los cargos por asistir en la gestión del servicio a Metrovías se encontraban en cabeza de Benito Roggio e Hijos S.A. Con la creación, en 2003, de Benito Roggio Transporte S.A. la facultad de cobrar un cargo a Metrovías fue transferida a la nueva empresa.

Los ejercicios 2001, 2003 y 2004, en los cuales se experimentó déficit, los cargos por asesoramiento superan ampliamente las pérdidas de Metrovías. Esto quiere decir que si no se hubiesen cobrado tales cargos por la asistencia, la empresa habría experimentado un resultado superavitario. En 2002 las pérdidas ascendieron a \$ 27 millones, mientras que los montos cobrados por el canon llegaron a \$ 11 millones. Esto implica que el déficit hubiese sido un 40 % menor si el pago del cargo no se hubiera hecho efectivo.

En resumen, las prácticas empresariales que lleva adelante el Grupo Roggio le permiten extraer de Metrovías una ganancia libre de riesgo, esto se debe a que son montos que Benito Roggio Transporte S.A. percibe independientemente del resultado económico que tenga su controlada.

Asimismo, la única posibilidad de disminución de los cargos por dicho servicio es una disminución de la cantidad de pasajeros o una reducción de la tarifa. Siendo que se encuentra proyectado el crecimiento de la red de subterráneos, y considerando la preferencia de los usuarios por dicho modo por los menores tiempos de viaje que implica, resulta difícil imaginar una pérdida de pasajeros por parte del subte. Asimismo, la factibilidad de una reducción de la tarifa en el mediano y largo plazo en un contexto de inflación se presenta como un escenario poco probable.

Por otra parte, merece especial atención la explotación de los espacios para publicidad y puestos comerciales. Dichos negocios se encuentran en manos de la firma Metronec S.A. La misma suscribió con Metrovías un convenio el 7 de septiembre de 2000 mediante el cual se le cedía en forma exclusiva y excluyente de cualquier tercero la totalidad de las facultades para la explotación comercial, arriendo de locales, espacios y publicidad en estaciones, coches e inmuebles. A cambio Metronec S.A. abonó una llave de negocio de U\$S 15.000.000 más IVA, y se comprometió a pagar un canon mensual de U\$S 125.000 más IVA durante el período 2000-2008. Posteriormente, el canon sería de U\$S 166.667 más IVA para el plazo comprendido entre 2008 y 2017, año en que finaliza el contrato de concesión. Dicho canon luego de la salida de la convertibilidad fue pesificado y ajustado por Coeficiente de Estabilización de Referencia (CER)⁸. Además de ello, la concesión incluye todos los lugares y espacios adicionales producto de la ampliación futura de la red. Lo cual implica que Metronec S.A. pagará un canon fijo de aquí a la finalización del contrato independientemente de la cantidad de metros cuadrados disponibles para explotar comercialmente. Teniendo en cuenta que actualmente se proyecta la ampliación de algunas líneas y la construcción de nuevas, los espacios para explotar comercialmente la publicidad y los locales dentro del subte irán en importante aumento.

Las consecuencias de este convenio firmado entre dos empresas del Grupo Roggio son, en términos generales, la reducción de los ingresos de Metrovías. Esto trae aparejado un mayor requerimiento de fuentes de ingresos (tarifa y/o subsidio). Los negocios colaterales podrían ayudar a que el servicio se presente con un menor requerimiento de ingresos, pero por el contrario se utiliza a la empresa Metronec S.A. para fugar parte de la ganancia que genera el subte.

En síntesis, los resultados económicos arrojados por los Estados Contables del concesionario del subte se ven afectados seriamente por la modalidad de gestión y administración llevada adelante por Metrovías S.A. Tanto el cargo por asesoramiento –aumentando los costos–, como el canon fijo por la explotación de la publicidad –disminuyendo los ingresos potenciales– actúan en detrimento de la ecuación económico financiera de la empresa. Lo cual, como resulta evidente, genera una mayor presión por compensar dichos flujos vía aumento de tarifa, de subsidios, o de ambos simultáneamente.

⁸ Según los Balances de Metrovías en 2009 el canon ascendió a \$ 5.116.731, en 2010 fue de \$ 5.034.811, mientras que 2011 (al 30/09) fue de \$ 4.102.541.

5. Transferencia del Subte a la Ciudad: aumento de tarifas, de recaudación y de canon por asesoramiento

La decisión anunciada por el Gobierno Nacional acerca de la transferencia del subterráneo a la órbita de la Ciudad de Buenos Aires es un primer paso hacia la autonomía plena. En este sentido, fue considerada por vastos sectores de la Ciudad como una medida positiva en el camino hacia una real independencia de la Ciudad.

Luego de la transferencia, el gobierno porteño consideró que la tarifa se encontraba fuertemente postergada respecto de los costos y, por tal motivo, decidió aumentar en 127 % el boleto. La nueva tarifa entró en vigencia a partir del 6 de Enero de 2012. Dicho aumento se realizó sin una exhaustiva auditoria de costos e ingresos de la empresa concesionaria, como tampoco se dio lugar a una audiencia pública.

La realización de un ejercicio de control y una auditoria de ingresos y costos hubiese podido registrar que:

- Los costos de operación incluyen un canon por asesoramiento que requiere una revisión en términos regulatorios por carecer de lógica.
- Podría existir una fuga de ganancia a través de las empresas subsidiarias del Grupo Roggio, por cuanto buena parte de los requerimientos de insumos y servicios son abastecidos por empresas que integran dicho holding empresario.
- Los ingresos colaterales son explotados por Metronec SA, empresa que abona un canon mensual fijo por un negocio en crecimiento (tanto en espacio como en potencialidad de ventas).

Resulta relevante analizar las consecuencias del aumento de las tarifas. En primera medida, como es evidente, el costo que afrontan los usuarios es un 127 % más alto, lo que incide directamente en su canasta de consumo.

Según estimaciones del Laboratorio de Políticas Públicas el monto mensual de los viajes para un trabajador que percibe el salario mínimo de \$2300 representaba, con el boleto a \$1,10, el 2,63% de su salario. Mientras que, luego del aumento, dicha proporción ascendió al 6%.

En segundo lugar, dado que Benito Roggio Transporte SA cobra un canon sobre los ingresos brutos por venta de pasajes, el aumento de la tarifa genera un exponencial aumento del monto por asesoramiento. Esto se debe a que el canon se calcula a partir de la siguiente fórmula:

$$\text{Monto del Canon} = 2,6\% \times (\text{Cantidad de Pasajes vendidos} \times \text{Tarifa})$$

Por lo tanto, el aumento del boleto a los usuarios impacta directamente en la ecuación a través de la cual se calculan los cargos por asesoramiento.

En tercera medida, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires se “ahorra” cerca de \$ 350 millones al cubrir el peso de los subsidios con aumento de tarifa. Monto que representa el 1 % del Presupuesto de Ingresos y Gastos 2012 de la Ciudad de Buenos Aires. Y, al mismo tiempo, percibe un aumento de la recaudación del impuesto a los Ingresos Brutos debido a que el aumento de tarifa generó un ascenso de los montos recaudados por la empresa⁹.

$$\text{Impuesto a los Ingresos Brutos} = 1,5\% \times (\text{Facturación Metrovías})$$

En consecuencia, lo expresado anteriormente puede ser esquematizado en el siguiente cuadro:

Cuadro 9. Ingresos Brutos y Canon de Asesoramiento (en pesos)¹⁰

	<i>Recaudación por cobro de Tarifa de Metrovías</i>	<i>Impuesto a los Ingresos Brutos</i>	<i>Canon BR Transporte</i>
Tarifa \$ 1,10	328.215.117,06	4.923.226,76	8.533.593,04
Tarifa \$ 2,50	745.922.597,04	11.188.838,96	19.393.987,52
Diferencia	417.707.479,98	6.265.612,20	10.860.394,48

Fuente: Elaboración propia en base a Ley Tarifaria y Código Fiscal GCBA

Lo que puede observarse en el Cuadro 9 es que la recaudación a través de la tarifa (o lo que es lo mismo, los ingresos brutos por venta de pasajes) ascendía antes del aumento a \$ 328 millones, mientras que con el boleto a \$ 2,50 dicho monto roza los \$ 746 millones.

Por su parte, el pago del impuesto a los Ingresos Brutos pasará de casi \$ 5 millones en 2011 (con tarifa a \$ 1,10) a alrededor de \$ 11 millones en 2012 con el boleto a \$ 2,50.

⁹ La alícuota del impuesto a los ingresos brutos varía en función de la actividad comercial llevada adelante por las empresas. En particular a Metrovías SA por explotar un servicio de transporte de pasajeros le corresponde una alícuota de 1,5 %. Véase Ley Tarifaria 2012 art. 61.

¹⁰ Cálculos realizados tomando una alícuota de Ingresos Brutos de 1,5 %. Asimismo, la cantidad de pasajeros corresponde a los datos de 2011 del subterráneo y el ferrocarril Urquiza. Tanto la recaudación, los montos por pago de impuesto a los ingresos brutos y el canon de asesoramiento han sido estimados en función de los datos disponibles.

O sea, el aumento del precio del boleto le generó al gobierno porteño un ahorro del orden de los \$ 350 millones de pesos anuales por los subsidios no erogados, y un aumento de la recaudación correspondiente al impuesto por Ingresos Brutos de \$ 6.265.612.

Asimismo, por la aplicación de la fórmula de cálculo para el canon en concepto de asesoramiento cobrado por BR Transporte S.A. a Metrovías, el monto de dicho servicio pasará de valores cercanos a los \$ 8,5 millones a más de \$ 19 millones.

O sea, el aumento de la tarifa le generó al Grupo Roggio ingresos extras por \$ 10.860.394.

Ahora bien, puesto el foco en Metrovías –o sea, separándola de sus dueños- el aumento del boleto implicó una suba de los gastos (por mayores honorarios en concepto de asesoramiento y un mayor monto de pago de impuesto a los ingresos brutos). Así, se repite la fórmula de otras empresas privatizadas en las cuales las empresas controlantes obtienen importantes ganancias a costa de la empresa prestataria, siendo que sobre esta última se hace pesar los diferentes aumentos alterando su ecuación económica.

6. Conclusiones

Tal como se desprende del informe, la concesión del Subterráneo de Buenos Aires ha venido desarrollando una serie de prácticas que resultan perjudiciales para el colectivo social.

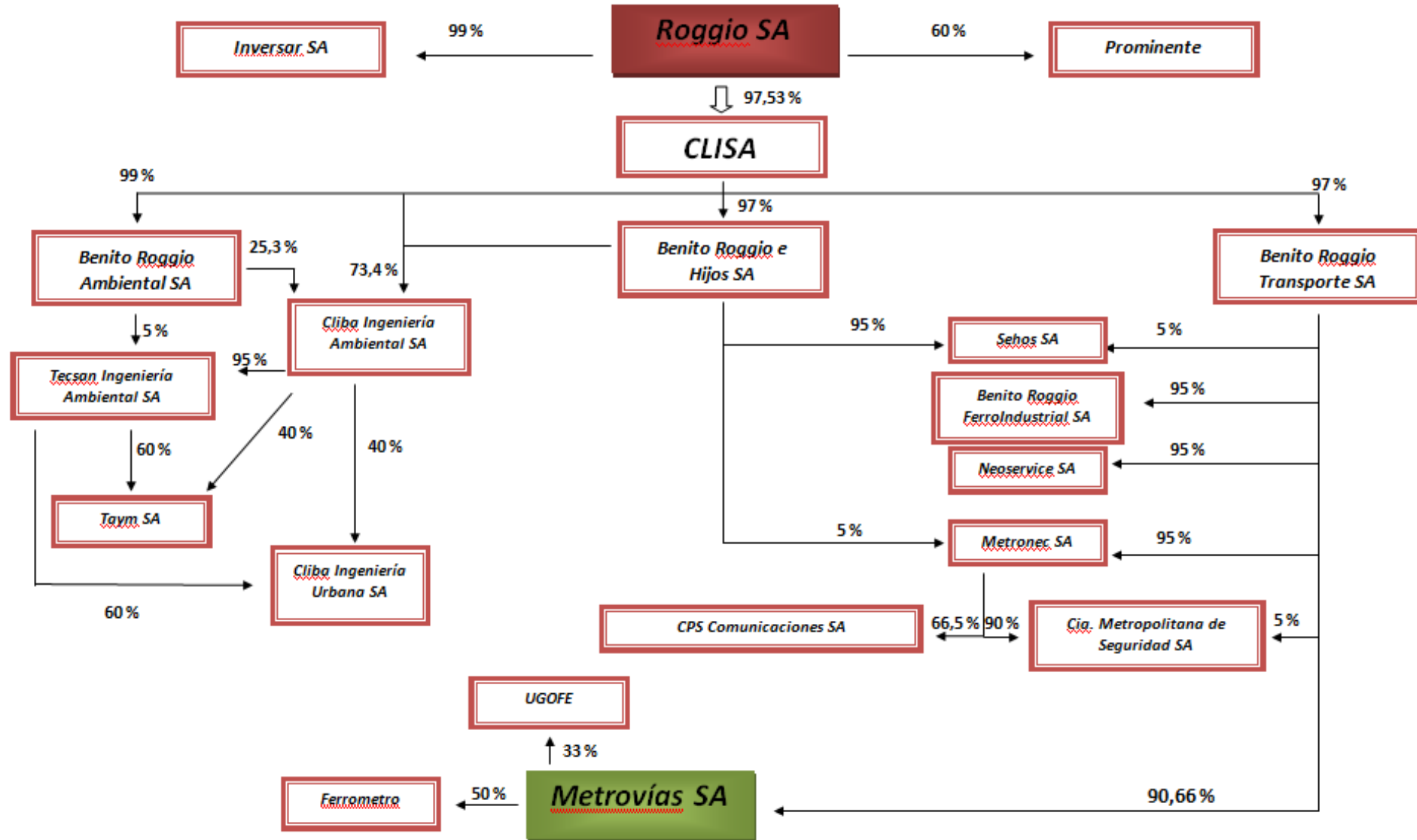
Algunas de las prácticas atentan tanto contra la eficiencia del servicio, como contra los intereses del Estado y los usuarios así como jaquean la transparencia en la prestación del servicio. Entre otras podemos destacar:

- Una amplia red de proveedores pertenecientes al Grupo Roggio que permiten inferir que parte de los ingresos de Metrovías son fugados a través de las empresas subsidiarias.
- El cobro de un canon por asesoramiento por parte de Benito Roggio Transporte S.A. – empresa controlante de Metrovías– que alcanza el 2,6 % de los ingresos por venta de pasajes de Metrovías, lo cual implica una fuga de ganancia libre de riesgo por fuera del reparto de dividendos.
- La cesión de la explotación en su totalidad de un negocio con gran potencialidad como es la publicidad y los espacios comerciales a Metronec S.A., una empresa del Grupo Roggio, por un canon fijo hasta la finalización del contrato.
- El reparto de dividendos (según balance de 2010 ascendió a 149,5 millones) por parte de Metrovías cuando el Estado se encuentra subsidiando el servicio. Los montos correspondientes a las transferencias a la empresa son muy significativos, en el orden de los 700 millones anuales (dato: Presupuesto Nacional 2012).

Por todos estos motivos creemos que el traspaso del contrato a la órbita de la Ciudad de Buenos Aires implica necesariamente la discusión de un nuevo marco regulatorio, integrado por medidas tendientes a hacer más transparente la prestación del servicio, abarcando todas las actividades directas e indirectas que se desprenden de esa operación.

Dentro de dicha discusión, se debe analizar nuevas posibilidades de explotación y regulación, estudiando la factibilidad de otorgarle a la empresa estatal Subterráneos de Buenos Aires (SBASE) la totalidad o parte de la explotación del servicio.

Anexo N° 1. Mapa del Grupo Roggio.



Fuente: elaboración propia en base a información pública de las empresas del Grupo.

Anexo N° 2. Esquema de Proveedores del Grupo.

<i>Empresa</i>	<i>Actividad</i>	<i>Vinculación con Metrovías</i>	<i>¿Continúa con la prestación?</i>	<i>Empresa Controlante</i>
Benito Roggio Transporte SA	Presta servicios por sí o a través de empresas subsidiarias de transporte ferroviario (subterráneo y superficie) y autotransporte de pasajeros y transporte de cargas. Empresa dueña de Metrovías	Le presta servicios de asesoramiento en la gestión y administración del servicio	Sí. Le cobra a Metrovías un canon del 2,6 % de los Ingresos Brutos por venta de pasajes	C.L.I.SA posee el 97 % de las acciones de Benito Roggio Transporte SA
Metronec SA	Empresa que encabeza Benito Roggio Desarrollo de Negocios. Explotación de espacios comerciales, publicidad, e intermediación de servicios	A través de un convenio firmado en el 2000 Metronec SA paga un canon fijo para explotar por su cuenta los espacios de publicidad y comercio dentro del subte	Sí. Según los Balances de Metrovías en 2009 abono en concepto de canon \$5.116.731, en 2010 \$5.034.811 y en 2011 (al 30/09/11) \$4.102.541.	Benito Roggio Transporte SA posee el 95 % de las acciones y Benito Roggio e Hijos el 5% restante.
Cía. Metropolitana de Seguridad	Vigilancia y Seguridad	Asistencia al pasajero, vigilancia	Sí. Según los Balances de Metrovías en 2009 abono en concepto de servicios \$9.521.991, en 2010 \$11.122.378 y en 2011 (al 30/09/11) \$2.758.723.	Metronec SA posee el 90 % de las acciones de la empresa.
CPS Comunicaciones	Comunicación y tecnología. Venta de fibra óptica y software y sistemas de comunicación	Desde el año 2001 Metrovías contrata mediante CPS Comunicaciones SA. el servicio de enlace punto a punto, al cual luego se fueron anexando los de Internet, telefonía básica, y ejecuciones de obras conexas.	Sí. Según los Balances de Metrovías en 2009 abono en concepto de servicios \$161.249, en 2010 \$277.314 y en 2011 (al 30/09/11) \$251.816.	Metronec SA posee el 66,5 % de las acciones de la empresa.
Cía. Latinoamericana de Infraestructura y Servicios	Administración de fondos de inversión	Administra fondos que aporta Metrovías.	Sí. Según los Balances de Metrovías tanto en 2009 como en 2010 y 2011 Metrovías cobro intereses por parte de CLISA por los fondos que le cedió para su administración	Roggio SA posee el 97,53 % de la empresa.
Prominente SA	Provee Servicios de Tercerización Tecnología y Sistemas	Desde el 27/06/03 tiene suscripto con Metrovías un contrato en virtud del cual le cede a Prominente el gerenciamiento y operación de su Departamento de Sistemas.	Sí. Según los Balances de Metrovías en 2009 abono en concepto de servicios \$7.215.067, en 2010 \$5.864.750 y en 2011 (al 30/09/11) \$7.518.222.	Empresa de Tecnología perteneciente a Roggio SA

Benito Roggio FerroIndustrial SA	Brinda soluciones para la industria ferroviaria y automotriz, realizando trabajos de reacondicionamiento y reparación de vagones, locomotoras y boogies, material eléctrico y fabricación de cajas para camiones recolectores de basura, entre otros.	Prestación de servicios	Sí, la empresa Benito Roggio FerroIndustrial fue creada en 2008 y su puesta en funcionamiento plena llegó en 2010. En 2010 se registraron en el Balance operaciones de bajo monto con Metrovías. En 2011 (al 30/09/11) Metrovías registro en su balance operaciones a favor de Benito Roggio Ferroindustrial por \$142.852.	Benito Roggio Transporte SA posee el 95 % de las acciones de la empresa.
Taym SA	Limpieza	El 23/06/04 Metrovías contrató con Taym SA. el servicio de limpieza de coches, estaciones, edificios y trabajos complementarios	No, con fecha 31/12/06, dado los acuerdos alcanzados en respuesta a los reclamos gremiales, se firmó la resolución anticipada del servicio de limpieza mencionado, incorporando el personal afectado al cumplimiento del contrato a la nómina laboral de Metrovías	Controlada en un 100 % por Benito Roggio Ambiental SA a través de Tecsan Ingeniería Ambiental SA y Cliba Ingeniería Ambiental SA
Neoservice	Asistencia al pasajero, control de evasión.	Prestación de servicios.	No, originariamente la empresa contratada fue FIEL, con 200 trabajadores agrupados en el sindicato de seguridad. Después del pase a convenio en 2005 pasan a pertenecer a la empresa NeoService. A partir de 2007 fueron absorbidos por Metrovías.	Benito Roggio Transporte SA posee el 95 % de las acciones de la empresa.

Fuente: elaboración propia en base a información pública de las empresas del Grupo.