



PROYECTO DE LEY

FONDO INTEGRAL PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE (F.I.M.O.S.)

Artículo 1°.- Creación. Se autoriza al Poder Ejecutivo a constituir un Fondo Fiduciario para la Red de subte y sistemas intermodales de transporte, en adelante “Fondo Integral para la Movilidad Sustentable (F.I.M.O.S.)”, con los alcances y limitaciones establecidos en la presente ley y su reglamentación.

Artículo 2°.- Financiamiento. Se faculta al Poder Ejecutivo a emitir deuda bajo la forma de "bonos verdes, sociales y/o sustentables (Bonos SVS)" a través del Banco Ciudad para conformar el F.I.M.O.S. Los recursos así obtenidos podrán destinarse exclusivamente a los fines explicitados en la presente ley. Los recursos resultantes de la emisión de bonos regulada en el párrafo anterior podrán tener como garantía de repago el flujo de fondos que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires percibe del Estado Nacional bajo el régimen de Coparticipación Federal de Impuestos.

Artículo 3°.- Objeto. El F.I.M.O.S. tendrá por objeto promover la inversión en la infraestructura de extensión de Red de Subterráneo de acuerdo a los resultados de evaluación de demanda y los estudios que se realicen a tal efecto; y a la creación de centros de intercambio modal e intramodal; en las formas y condiciones que establezca la reglamentación.

Artículo 4°.- A los fines de la presente ley, se entiende por:

- a. Bonos verdes: cualquier tipo de bono en el que los fondos se aplicarán exclusivamente para financiar o re-financiar, en parte o en su totalidad, Proyectos Verdes elegibles, ya sean nuevos y/o existentes, y que estén alineados con los cuatro componentes principales de los GBP. A tal fin se seguirán los criterios definidos por la Comisión Nacional de Valores (CNV) en su Resolución General 896/2021, donde adopta las definiciones establecidas por la Asociación Internacional de Mercado de Capitales (“ICMA”, por sus siglas en inglés) en los Principios de Bonos Verdes (“GBP”, por sus siglas en inglés), los Principios de Bonos Sociales (“SBP”, por sus siglas en inglés) y la Guía de Bonos Sostenibles (“SBG”, por sus siglas en inglés). Los componentes principales de este tipo de Valores Negociables se refieren al uso de los fondos, proceso de evaluación y selección de proyectos, gestión de los fondos y publicación de informes.
- b. Bonos sociales: son definidos por los SBP como “cualquier tipo de bono en el que los fondos se aplicarán exclusivamente para financiar o re-financiar, en parte o en su totalidad, Proyectos Sociales elegibles, ya sean nuevos y/o existentes, y que están alineados con los cuatro componentes principales de los SBP”. Los emisores deben identificar claramente el proyecto social y la/s población/es para la/s cual/es se obtendrá/n resultados socioeconómicos positivos estimados, así como también el impacto social esperado que resultará de los proyectos a los que se han asignado los fondos obtenidos de dichos Bonos. Los SBP definen al uso de los fondos, al proceso de evaluación y selección de proyectos, a la gestión de los fondos y a la publicación de informes como sus componentes principales.
- c. Bonos sustentables: son aquellos que financian una combinación de proyectos verdes y sociales.

Artículo 5°.- Recursos. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 2° de la presente ley, el F.I.M.O.S. puede conformarse también por:

- a. Los recursos que se le asignen a partir de Convenios Urbanísticos ratificados por ley y otros recursos asignados por Fondos administrados por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires;
- b. Los recursos que se le asignen del Tesoro; luego de cumplir con las correspondientes erogaciones;
- c. Lo recaudado mediante el pago del Derecho para el Desarrollo Urbano y el Hábitat Sustentable del Código Fiscal (Ley de Plusvalías Urbanas);



- d. Los aportes o transferencias provenientes del Estado Nacional, y de sus organismos autárquicos y/o descentralizados;
- e. Los provenientes de legados o donaciones y/o cualquier otro tipo de liberalidades;
- f. Los fondos provenientes de empresas, sociedades, organizaciones, organismos, agencias o instituciones públicas o privadas, nacionales o internacionales;
- g. La contribución abonada por todos los usuarios consumidores en oportunidad de abonar los peajes de la Red de Autopistas y Vías Interconectadas de la Ciudad de Buenos Aires;
- h. La totalidad de lo recaudado en concepto de Impuesto de Patentes sobre vehículos en general;
- i. La totalidad de lo recaudado por estacionamiento medido, playas de estacionamiento y recursos provenientes del servicio de acarreo;
- j. La totalidad de lo recaudado en concepto de multas de tránsito en la Ciudad de Buenos Aires.
- k. La totalidad de lo recaudado en concepto de Contribución especial ferroviaria, Ley 4472; AUSA.

El patrimonio del fondo fiduciario público estará constituido por los bienes fideicomitidos, que en ningún caso constituyen ni serán considerados como recursos presupuestarios, impositivos o de cualquier otra naturaleza que ponga en riesgo el cumplimiento del fin al que están afectados, ni el modo u oportunidad en que se realice.

Los fondos integrados al F.I.M.O.S. se depositarán en una cuenta especial del fiduciario quien actuará como agente financiero del mismo. Con los recursos del F.I.M.O.S. y, como parte integrante del mismo, la Autoridad de Aplicación podrá crear diferentes patrimonios de pago de bonos emitidos, para obras de desarrollo, mejora, expansión y mantenimiento del subterráneo y centros de intercambio modal e intramodal.

Se exime al fondo fiduciario público y al fiduciario en sus operaciones relativas al fondo, de todos los impuestos, tasas y contribuciones vigentes en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de los que se creen en el futuro.

Artículo 6°.- Accesibilidad. Se debe garantizar la accesibilidad de personas con movilidad reducida a todas las nuevas estaciones de subterráneos y centros de intercambio modal e intramodal construidas con la participación y/o financiamiento del Fondo Integral para la Movilidad Sustentable (F.I.M.O.S.), de conformidad con los criterios de adaptabilidad y practicabilidad según las definiciones y previsiones contenidas en la Ley Nacional 24.314.

Artículo 7°.- Contrato de fideicomiso. Serán parte del contrato de Fideicomiso:

- a. Fiduciantes: El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y las personas humanas y/o jurídicas de carácter privado que decidan apoyar el desarrollo de los objetivos previstos por la presente ley.
- b. Fiduciario: el Banco de la Ciudad de Buenos Aires, como administrador de los bienes que se transfieren en fideicomiso con el destino exclusivo e irrevocable que se establece en la presente norma, cuya función será administrar los recursos del fideicomiso de conformidad con las pautas establecidas en el contrato de fideicomiso y las instrucciones dispuestas por la Autoridad de Aplicación .
- a. Fideicomisario: el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires como propietario final de los bienes fideicomitidos al vencimiento del fideicomiso.
- b. Beneficiarios: La o las prestadoras del SERVICIO SUBTE, SBASE, sus contratistas y sus proveedores de bienes y/o servicios; en su caso, los tenedores de títulos de deuda y/o certificados de participación por las emisiones que la Autoridad de Aplicación decida efectuar en el marco de la presente Ley; y los organismos multilaterales de crédito o entidades financieras, en el caso de proveer financiamiento a las obras y destino a llevarse a cabo en cumplimiento del objeto del Fideicomiso y con cargo a éste.



El fondo fiduciario público tendrá una duración de treinta (30) años, contados desde la fecha de su constitución mediante la celebración del correspondiente contrato de fideicomiso y a su vencimiento la propiedad de los bienes fideicomitidos quedará en poder del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en su carácter de fideicomisario.

Artículo 8°.- Incentivos fiscales al aporte privado. Las personas humanas y/o jurídicas que se constituyan como fiduciantes del F.I.M.O.S., podrán computar como pago a cuenta del Impuesto sobre los Ingresos Brutos, en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, hasta el veinticinco por ciento (25%) del monto que hubieren aportado al Fideicomiso al momento de la constitución del mismo. A los efectos de la determinación de la magnitud del crédito fiscal, sólo podrán considerarse aquellos aportes que hubieren sido efectuados en dinero.

Asimismo, el crédito fiscal no podrá exceder el límite del diez por ciento (10%) del importe que en concepto del Impuesto sobre los Ingresos Brutos hubiera sido determinado por el fiduciante durante el ejercicio fiscal inmediato anterior. La Administración Gubernamental de Ingresos Públicos (AGIP) determinará los topes aplicables, el procedimiento y las formalidades necesarias para la instrumentación de dicha imputación.

Sólo podrán incorporarse como fiduciantes aquellas personas humanas y/o jurídicas de carácter privado que no registren deudas líquidas y exigibles cuya recaudación se encuentre a cargo de la Administración Gubernamental de Ingresos Públicos.

Artículo 9°.- Se crea el Comité de Asesoramiento del F.I.M.O.S., que estará integrado por representantes del Poder Ejecutivo, Subterráneos de Buenos Aires y representantes de las Comisiones de Obras y Servicios Públicos y de Presupuesto, Hacienda, Administración Financiera y Política Tributaria de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 10°.- El Comité tendrá las siguientes funciones:

- a. Asistir a la Autoridad de Aplicación en la definición de los planes, programas y proyectos elegibles para ser financiados por el F.I.M.O.S. creado por la presente Ley;
- b. Recomendar a la Autoridad de Aplicación planes, programas y proyectos elegibles para ser financiados por el F.I.M.O.S. creado por la presente Ley;
- c. Actuar como un órgano de consulta y asesoramiento de la Autoridad de Aplicación;
- d. Observar la implementación del F.I.M.O.S.

Artículo 11°.- El Poder Ejecutivo determina la Autoridad de Aplicación.

Artículo 12°.- La Autoridad de Aplicación debe elaborar un informe anual sobre la gestión, ingresos y destinos del F.I.M.O.S., que será remitido semestralmente a la Legislatura de la Ciudad.

Artículo 13°.- La Autoridad de Aplicación de la presente Ley tiene las siguientes facultades:

- a. Administrar el Fondo Integral para la Movilidad Sustentable (F.I.M.O.S.) de la Red de Subte y centros de intercambio modal e intramodal;
- b. Definir los planes, programas y proyectos elegibles para ser financiados por la emisión de bonos y repagados por el Fondo Integral para la Movilidad Sustentable (F.I.M.O.S.) de la Red de Subte;
- c. Instar los mecanismos necesarios para que, conjuntamente con Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) y las jurisdicciones que conforman el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), se lleve a cabo la planificación de nuevas extensiones que prioricen su integración.
- d. Instrumentar los medios necesarios para difundir y fomentar el uso de bonos verdes y sustentables y del Fondo Integral para la Movilidad Sustentable (F.I.M.O.S.) de la Red de Subte como repago;



- e. Actuar como órgano de consulta y asesoramiento permanente respecto de la aplicación de la presente Ley;
- f. Dictar las normas complementarias necesarias para los actos de administración y disposición del F.I.M.O.S.;
- g. Establecer y definir un orden de prioridad de estudios de Redes de Subterráneos y avance de las obras vinculadas, en función de la demanda. Sin perjuicio de lo anterior, lo establecido en la primera parte de este inciso no podrá ser utilizado como argumento o justificación de dilaciones y/o abandono de obras en zonas desfavorecidas.

Artículo 14°.- Comuníquese, etc.



FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

El presente proyecto de ley busca concretar una operatoria realista de obtención de financiamiento y repago para la evaluación y extensión de la Red de Subterráneo y sistemas intermodales de transporte de la Ciudad de Buenos Aires, en el marco de los lineamientos de movilidad sustentable.

Con la emergencia climática mundial, brindar un adecuado sistema de transporte resulta central en términos de capacidad y calidad, así como también en sus aspectos de sostenibilidad y economía urbana. Según datos del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial, un viaje en subte con 880 pasajeros equivalen a 550 autos con 1,6 pasajeros en calles y avenidas (630 autos con 1,4 en días laborables y 464 autos con 1,9 en fines de semana). En las autopistas, son 464 autos con 1,9 pasajeros (630 autos con 1,6 en días laborables y 2200 con 2,5 los fines de semana). Tomando en cuenta la huella de carbono, 1 km por día de viaje en auto son 0.186 kg de dióxido de carbono mientras que 1 km por día de viaje en subte son 0.036 kg. Además, la evidencia empírica permite constatar que la expansión de redes de subte genera una reducción más efectiva en el uso del transporte privado que otras medidas, como subsidios.

De esta forma, al disminuir la congestión en la superficie, el subterráneo libera espacio público para modos de transporte más sustentables. Esta ventaja, más la intermodalidad, permite integrar toda una red de transporte urbano a través de la transferencia de personas en diferentes modos coordinados. No se trata de elegir una modalidad por sobre otra como Metrobús y/o Bicisendas, sino planificar y gestionar para una convivencia eficiente. Para ello, las mismas deben apoyarse en criterios innovadores tanto de tecnología como de inteligencia de datos que contribuyan a unificar y sofisticar la red de movilidad urbana. Los sistemas de transporte intermodal además de fomentar la integración física, fomentan una integración operacional, tarifaria y de la información, necesaria para que el transporte público de una ciudad sea percibido como un sistema.

Otras ciudades de Latinoamérica adoptan la intermodalidad y apuestan por la extensión de sus redes de subterráneo. Tras haber pasado por una etapa de valorización de Metrobuses, ciudades como San Pablo, Santiago o Bogotá han logrado proyectar líneas y financiarlas. Por ejemplo: Santiago de Chile, con 103 kilómetros, ejecuta 2,5 kilómetros de túnel por año, siendo la ciudad latinoamericana líder en km de extensión de red. En el caso de San Pablo, comenzó a construir su red de subte en 1974 y actualmente tiene 84 km de longitud. Además las redes se conectarán a las líneas de monorriel, lo cual demuestra una clara planificación intermodal en su sistema de transporte.

En 2022, Buenos Aires quedó apenas en el puesto 30 (sobre 60 ciudades) en el ranking de transporte público ("2022 Sustainable Mobility sub-index") realizado por la Universidad de California, Berkeley, que pondera métricas como accesibilidad, asequibilidad y extensión de la red. Cabe destacar que, en el caso de Buenos Aires, la extensión del subterráneo ha tenido una larga historia de idas y vueltas. La Ley 670, Líneas de Subterráneos "F", "G" e "I", de 2001, cumplió el 8 de noviembre pasado 20 años de vigencia. Las líneas mencionadas tenían como objetivo ampliar la red de subterráneos existentes y, a nivel urbano, integrar barrios del norte con el sur. Como impacto poblacional, se estimó un aumento de 650.000 personas residentes a menos de 400 metros del subterráneo llevando el número total de vecinos cercanos a la red a 2.050.000. Es decir, gracias al cumplimiento de esta ley, el 67% de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires estarían, hoy en día, integrados a la red subte. Las estimaciones de movilidad definían que el 50% de los kilómetros de las trazas proyectadas duplicarían los viajes en red.

Por otro lado, el último Plan presentado por el ejecutivo, PETERS, 2015, nunca se expuso a la Legislatura para su debate y tampoco estaba actualizado a nuevos proyectos, como la Red de Expresos Regionales. Ante esta situación continúan prolongando las licitaciones de líneas como la



F, entre otras situaciones de paralización. Asimismo, se prescinde de la actualización de planes y proyectos luego de la reciente pandemia, que provoca, además, serios impactos en la dinámica urbana de la Ciudad, como por ejemplo, la situación del Microcentro. Esta sugiere posibles cambios en la estructura monocéntrica de la ciudad, lo cual, afecta, indudablemente a la demanda de red de subterráneos planteada. Tanto la administración descentralizada de comunas, como el posible fortalecimiento de subcentros pone en foco nuevamente la Ley 670, ya que su diagrama podría abastecer esta posibilidad.

En 2022, la cantidad de pasajeros anuales en subte es 10% menor a la del año 2019 (pre-pandemia) y más aguda aún es la merma en los viajes en tren (-38% en el mismo lapso). La falta de mejoras y de una oferta confiable y de calidad en ambos medios de transporte y el fomento implícito al transporte privado hace que, consecuentemente, haya 20% más de autos que ingresan a la Ciudad por Acceso Norte y Acceso Oeste.

Se vuelve imprescindible, en este contexto, destacar el rol de subterráneo como transformador urbano, valorando sus externalidades positivas, desde agentes de transporte, elementos territoriales e incluso la participación ciudadana. Cada vez que se construyen nuevas estaciones de subte, se estimulan nuevos procesos de renovación urbana y desarrollo. Alrededor de cada estación se crean nuevos comercios, servicios, lo cual, principalmente, lo califica como un generador de trabajo. La evidencia empírica muestra el impacto que tiene el subterráneo sobre la cantidad de puestos de trabajo en las ciudades de EE.UU. Mientras ciudades sin líneas de subte tuvieron un aumento porcentual de 18,1% entre los años 1990 y 2004, en las ciudades con Línea de Subte el ascenso fue de 35,8%.

También se demuestra que la distancia media de viaje en ciudades con Subte tiende a reducirse con el tiempo, debido a la relocalización de actividades como comercios, servicios y vivienda en torno a las estaciones. En la Ciudad de Buenos Aires, a modo de ejemplo, para realizar el trayecto de la Línea B, los 360 mil usuarios tardan 27 minutos por día, mientras que en colectivo 140 tardan una hora. Se necesitan, aproximadamente, unos 5 mil servicios diarios de colectivos para transportar a la misma cantidad de personas. El uso de la Red de Subte se traduce en menores costos de combustible, menores tiempos de viaje y menores externalidades como contaminación y congestión.

Se reconoce en las zonas linderas a las estaciones el aumento del valor de suelo y la demanda de uso, pudiendo, en un futuro, re captar esa plusvalía para seguir construyendo más kilómetros de red. Otros posibles destinos pueden ser la reinversión de infraestructura o vivienda pública.

Además de todas las razones expuestas, el esfuerzo de obtención de recursos debe estar orientado a optimizar las fuentes de ingresos locales a fin de fortalecer la autonomía y permitir al gobierno atender esta solicitud como prioridad social de la población urbana. Teniendo en cuenta una serie de variables como las características del suelo, grado de automatización en la operación, regulaciones ambientales, acceso a la propiedad privada para construir, entre otras, es posible definir el costo por km de la construcción de red de subtes. En este sentido, Argentina se encuentra bien ubicada dentro del promedio mundial en costos de construcción de un kilómetro de subte (alrededor de USD 100 millones).

Teniendo en cuenta el carácter sostenible de la propuesta, este proyecto de ley propone como mecanismo de financiamiento la emisión de Bonos Verdes y/o Sustentables por el Banco Ciudad. Se trata de un esquema de endeudamiento que fomenta el uso alternativo de medios de transporte sustentables con el medio ambiente. Estos instrumentos de deuda emitidos tienen como fin recaudar fondos para soluciones al cambio climático, además de incorporar esquemas de trazabilidad que garantizan transparencia y eficiencia en los procesos de obra pública.



Analizando los recursos efectivamente realizados al cuarto trimestre de 2021 podemos observar algunas partidas que podrían utilizarse como repago de estas letras emitidas y que no significarán grandes esfuerzos. En total estas partidas recaudaron un valor de \$38.197 millones lo cual al tipo de cambio oficial significarán U \$318.311.4798,7 millones (Banco Nación \$118.5/ Mayorista central \$112). Esta suma representa un 3.9 % del presupuesto total de la Ciudad.

Asimismo, el gasto devengado en obra pública para el año 2022 representa un 14,7% del presupuesto total. Este valor se encuentra por debajo del promedio que se observa entre 2008 y 2019 el cual fue del 17.5%: pero no incluyó construir ningún kilómetro de línea de subte, solo refacciones y mantenimiento. Sin embargo, solventar la construcción de 3km de subte (alrededor de USD 300 millones) hubiera significado apenas el 3,3% del gasto total ejecutado durante 2022 y el 22,2% del gasto de capital devengado durante todo ese año.

En definitiva, en el peor de los escenarios, tomando como valor de costo de construcción de un kilómetro de subte (USD 100 millones), en un año la Ciudad podría construir 3 km de subte sin tener en cuenta financiamiento por parte de organismos internacionales y la capacidad de endeudarse en mercado internacionales de capitales a través de distintos mecanismos. En línea con lo anterior, en una gestión de 4 años la Ciudad debería poder contar como mínimo con 10 km de construcción de líneas subterráneas.

Tomando en cuenta lo antes expuesto y ante una situación realista de repago de bonos sustentables, se plantea como proyecto de ley: creación del Fondo Integral para la Movilidad Sustentable ó Fondo Fiduciario para la Ejecución de la Red de Subte, denominado F.I.M.O.S., conformado con los aportes públicos antes expresados y privados según la reglamentación. Dentro de los lineamientos prioritarios se encuentran:

Crear el Comité de Asesoramiento del F.I.M.O.S, que estará integrado por representantes del Poder Ejecutivo y de Comisiones, con el fin de actuar como órgano de consulta y asesoramiento.

Revisar el estado de los proyectos para la extensión de red de subterráneos, ejecutar los estudios técnicos de demanda necesarios, su articulación con los entes existentes, como la Agencia Metropolitana de Transporte.

Garantizar accesibilidad de personas con movilidad reducida a todas las nuevas estaciones de subterráneos construidas, de conformidad con los criterios de adaptabilidad y practicabilidad según las definiciones y previsiones contenidas en Ley Nacional 24314.

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