

SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES



DETERMINACION DE LA TARIFA TECNICA LEY N° 4.472

INDICE GENERAL

1. Objetivo del procedimiento de determinación de la tarifa técnica.....	4
2. Marco Normativo	4
3. Marco Técnico.....	6
4. Antecedentes en el cálculo de la tarifa técnica	9
5. Marco Metodológico	10
6. Tarifa Técnica a partir de agosto 2025 y Tarifa abonada por el usuario	12

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1 – Precio Fijo agosto 2025 expresado en \$/CKC	12
Cuadro 2 – Costo Anual sin IVA a partir de agosto 2025 sin incluir inversiones de SBASE ni gastos adicionales. En millones de \$	13
Cuadro 3 – Costo Anual sin IVA a partir de agosto 2025 con gasto e inversiones de SBASE. En millones de \$	13
Cuadro 4 – Costo Anual Total sin IVA a partir de septiembre 2024 y Costo Anual Total sin IVA a partir de agosto 2025. En millones de \$ y var %.....	14
Cuadro 5 – Costo Anual Total sin IVA en millones de pesos anuales y Tarifa Técnica sin IVA y con IVA a partir de agosto 2025.....	16
Cuadro 6 – Evolución Costo Anual sin IVA del servicio del SUBTE por rubro en millones de \$, Recaudación sin IVA en millones de \$ y nivel de cobertura %	19
Cuadro 7 – Estimación Precio Fijo (PF) 2026 expresado en \$/CKC.....	20
Cuadro 8 – Costo Anual piso 2026 y proyección 2026 sin IVA del servicio del SUBTE por rubro. En millones de \$, Recaudación sin IVA en millones de \$, nivel de cobertura % y Tarifa Técnica en \$	20

INDICE DE GRAFICOS

Gráfico 1. Evolución de pasajes 2019, 2022, 2023, 2024 y de enero a octubre 2025. En cantidad de pasajes y %.....	14
---	----

ACRONIMOS

ASSRA	ASOCIACIÓN DE SUPERVISORES DE SUBTERRANEOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA
BNA	Banco de la Nacion Argentina
CABA	CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES
CK	Coche Kilómetro
CKC	Coches-km Comerciales
CKCB	Coches-kilómetro comerciales Base
EMOVA	EMOVA MOVILIDAD SOCIEDAD ANÓNIMA
GBA	Región Gran Buenos Aires
INDEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
IVA	Impuesto al Valor Agregado
NSSA	Nación Servicios SA

PF	Precio Fijo
SBASE	SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO
SUBTE	Subterráneo de Buenos Aires
TT	Tarifa Técnica
TT Sept2024	Tarifa Técnica a partir de septiembre 2024
TT Ag2025	Tarifa Técnica a partir de agosto 2025
TU	Tarifa al usuario
UTA	UNIÓN TRANVIARIOS AUTOMOTOR

1. Objetivo del procedimiento de determinación de la tarifa técnica

El presente tiene por finalidad establecer la tarifa técnica a partir de los costos de explotación que surgen con los valores de agosto 2025 para el servicio de subterráneo de Buenos Aires (SUBTE o servicio SUBTE), conforme lo dispuesto por el Título VI de la Sección Primera y Título I de la Sección Tercera del Libro II de la Ley N° 4.472 que regula el sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, teniendo como antecedente próximo el aprobado por Resolución de Directorio N° 47 -SBASE/25, en base a los costos de explotación a partir del mes de septiembre 2024.

2. Marco Normativo

La tarifa técnica (TT) en el SUBTE es definida por la Ley N° 4.472 de REGULACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS DE SUPERFICIE Y SUBTERRÁNEO EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (CABA) a través del artículo 25 como “...aquella que refleja los costos de la explotación del SERVICIO SUBTE...”.

El objetivo de la Ley N° 4.472¹ es “...*la prestación idónea eficiente y de calidad del servicio público, la puesta en valor de las líneas ferroviarias de superficie y subterráneas existentes, el desarrollo de la infraestructura ferroviaria de superficie y subterráneas así como la seguridad operativa en la prestación del servicio público*”.

Por lo tanto, la TT – y los costos elegibles como costos de explotación a efectos de su cálculo - debe estar de acuerdo con los objetivos de la ley.

La citada ley designa² a SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO (SBASE) como autoridad de aplicación de lo dispuesto en la presente ley y como tal, es la que establecerá la TT.

Asimismo, entre las atribuciones de SBASE se encuentra la de: “*Fijar y aplicar las tarifas, cuadros tarifarios y tarifas de interés social del SERVICIO SUBTE.*” (art. n° 35, apartado 16).

La ley N° 4.472 establece que “...el SERVICIO SUBTE debe ser prestado en condiciones que aseguren su continuidad, regularidad, uniformidad, calidad, generalidad y obligatoriedad...” (art. N° 19).

La tarifa al usuario (TU), a diferencia de la TT, es “...*la que efectivamente paga el usuario*

¹ Según artículo N°1 de la Ley N°4.472

² Según artículo N°4 de la Ley N°4.472

del SERVICIO SUBTE excluido el usuario de tarifa de interés social.” (art. N° 25).

En resumen, para el cálculo de la TT debe contemplarse el mandato del legislador plasmado en la Ley N° 4.472 en general y en particular lo que establecen los artículos arriba reseñados.

Conforme la ley citada, las tarifas (se entiende que la ley se refiere a las dos categorías que contempla: TT y TU) “*...deben ser revisadas anualmente y podrán ser incrementadas previa audiencia pública...*”. También, corresponde que “*...sin perjuicio de lo establecido precedentemente, en caso de incrementos de costos que superaren un siete por ciento (7%) los costos tenidos en cuenta para el establecimiento de la tarifa técnica en su última determinación, la Autoridad de Aplicación procederá a iniciar el proceso de revisión tarifaria inmediatamente de ocurrido el incremento.*”(art. N° 28).

Es decir, conforme esta norma, existen dos casos que dan lugar a la revisión de las tarifas, y ambas requieren audiencia pública previa: cuando transcurra un año desde la última revisión tarifaria, o bien, cuando el incremento de los costos de explotación superase más de un 7%, también respecto de la última revisión tarifaria.

De acuerdo con lo indicado, debe tenerse presente que la última tarifa aprobada por SBASE (mediante Resolución de Directorio N° 47-SBASE/25) fue calculada considerando los costos de explotación a partir de septiembre de 2024 del Servicio SUBTE. Por lo tanto, dado que, al mes de agosto 2025, mes de cálculo en que se basará el presente informe, no ha pasado un año desde esa última revisión, deberá tenerse especialmente en cuenta si los costos de explotación se han incrementado de conformidad con los porcentajes previstos normativamente. El análisis correspondiente se realizará a lo largo de este informe, sobre lo cual anticipamos que los resultados obtenidos efectivamente arrojan un incremento en los costos de explotación superior al 7%.

Por otra parte, en la cuestión de la TT son relevantes otras figuras relacionadas con el servicio SUBTE, a saber: FONDO SUBTE, Fideicomiso SBASE y el subsidio al SERVICIO SUBTE. El FONDO SUBTE, creado por la Ley N° 4.472 en el art. N° 39, es administrado por SBASE, cuenta con los recursos de explotaciones colaterales y no tarifarios, los derivados de los previstos por la Ley Nacional N° 23.514, legados y donaciones, préstamos no reembolsables con destino al SUBTE y otras contribuciones especiales previstas por esta ley o las que resuelvan destinar la Legislatura o el Poder Ejecutivo. Los recursos del FONDO SUBTE son transferidos al Fideicomiso SBASE y éste los destina al pago del subsidio “*...al pago de los montos correspondientes en virtud del Contrato de Operación y Mantenimiento con Metrovías S.A. y/o su controlante o el operador designado*”(art N°59, apartado 1 de la Ley N° 4.472) y al “*...Pago de los montos correspondientes en virtud del contrato de concesión, a partir de la entrada en vigencia*

del mismo" (art N° 59 apartado 2), a inversiones y adquisición de bienes y servicios que efectúe SBASE, cancelación de deudas y préstamos de SBASE o del FIDUCIARIO o FIDEICOMISO SBASE y gastos de seguridad que demande el "SUBTE" (art 59, apartados 3 a 8).

En lo que respecta a la Operación y Mantenimiento, en el marco de la Licitación Pública N° 212/18, se informa que con fecha 16 de septiembre de 2021 se suscribió el Contrato de Concesión, por medio del cual Subterráneos de Buenos Aires S.E. otorgó a EMOVA MOVILIDAD S.A la operación y mantenimiento del Servicio Subte en el marco de las Leyes Nros N° 4472 y 5885. Es así que con fecha 1° de diciembre de 2021 se firmó el Acta de Toma de Posesión, en la cual el Concesionario asumió el ejercicio íntegro de la operación y mantenimiento que hasta ese momento se encontraba a cargo de Metrovías S.A.

Resulta pertinente aclarar, que los costos de explotación del Concesionario por sus tareas como tal, surgen exclusivamente del Contrato de Concesión. Dicha suma deviene de la oferta económica presentada en el marco de la Licitación Pública N° 212/18 que resultó oportunamente adjudicatario, y de la cantidad de Coche Kilómetro Comercial (CKC) aprobados por anexo I y sus cláusulas transitorias en cada período. En dicha oferta, se presentó una estructura de costos para establecer el PF del CKC que forma parte del contrato, el cual, a su vez, se va actualizando de acuerdo con la metodología de redeterminación de precios, también prevista en el contrato.

Finalmente, corresponde precisar que las tarifas deben ser publicada en el Boletín Oficial al menos con cinco días de anticipación a su entrada en vigor para conocimiento de los usuarios (conforme lo establecido en el artículo N° 29 Ley N°4472).

3. Marco Técnico

La TT es definida a través del artículo 25 de la Ley N° 4472 como aquella que refleja los costos de explotación del SERVICIO SUBTE. A continuación, se procederá a desarrollar las consideraciones necesarias para establecer dicho concepto.

La tarifa técnica es un concepto de índole económico contable y por lo tanto, su cálculo debe estar fundamentado en las normas contables de uso corriente (los llamados principios de contabilidad generalmente aceptados³), siguiendo criterios de

³Le dieron origen a las Resoluciones Técnicas, en particular, la RT N° 16 que estableció el marco general contable: fue sancionada por parte de la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas con las modificaciones introducidas por la Segunda Parte de esta Resolución; y declarada Norma Contable Profesional, de aplicación obligatoria en jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Res. C.D. N° 238/2001. La Resolución tiene vigencia para los ejercicios iniciados a partir del 1° de julio de 2002, admitiéndose su aplicación anticipada.

razonabilidad.

La tarifa, en general, es el precio que pagan los usuarios o consumidores de un servicio público al Estado o al concesionario a cambio de la prestación del servicio. De esta definición general de la tarifa se deriva que la TT es el cociente entre los costos de explotación del SERVICIO SUBTE y la cantidad de pasajeros. Por lo tanto, resulta necesario definir el universo de costos de explotación a los fines del cálculo de la TT. Un principio básico de la contabilidad dice que el costo de un producto o servicio, público o privado, está conformado por el costo de adquisición de la totalidad de los insumos (materiales, mano de obra y otros costos indirectos de producción u operación) necesarios para poner el producto o servicio a disposición de los consumidores (principio de valuación al costo). Asimismo, las fluctuaciones en la moneda no deben incidir en la alteración al principio expresado, sino que se harán los ajustes necesarios a la expresión numeraria de los respectivos costos, por ejemplo, ante un fenómeno inflacionario que produce la pérdida de poder adquisitivo de la moneda.

La TT también debe reflejar el costo de explotación de acuerdo a los demás principios de contabilidad generalmente aceptados, es decir, debe abarcar la totalidad (principio de universalidad) de los bienes económicos susceptibles de ser valuados en términos monetarios siempre y cuando exista certeza de su valor (principio de objetividad) considerando la moneda de curso legal al momento de su cálculo (principio de unidad de medida), asegurando que esos costos de explotación sean los incurridos en el lapso de tiempo al cual se refiere (principio de período de tiempo) y que haya consistencia entre el numerador del cociente (costos de explotación) y el denominador (cantidad de pasajeros), para lo cual es necesario que ambos correspondan al mismo período de tiempo (principio de uniformidad).

La TT también debe reflejar los costos de explotación de un servicio SUBTE sustentable en el tiempo de acuerdo con lo que establece el principio contable de empresa en marcha o continuidad en el tiempo. Este principio contable es el soporte técnico para sostener que los costos de explotación computables en la tarifa técnica (numerador de la ecuación) deben representar no sólo los costos de operación sino también los gastos de mantenimiento, inversiones de capital y cualquier otra erogación ordinaria o extraordinaria que sea necesaria para que el servicio sea sustentable en el tiempo en las condiciones y con los objetivos plasmados en el marco legal o normativo.

La TT es percibida como una tarifa de equilibrio, la tarifa que, al ser pagada por una determinada cantidad de pasajeros (denominador de la ecuación), permitiría cubrir los costos de explotación (numerador de la ecuación) de un SERVICIO SUBTE sustentable en el tiempo. Dichos costos provienen de los orígenes netamente distinguibles: por una

parte, los costos de la Operación que surgen del nuevo contrato de concesión, y por otra, otros costos que no se encuentran incluidos en el contrato de concesión, ya sea porque no hacen a la operación diaria (el caso más representativo son las inversiones de capital que deben computarse en la TT para hacer el servicio sustentable en el tiempo) o simplemente porque contractualmente no están a cargo del Operador.

Actualmente por la modalidad de explotación del SERVICIO SUBTE, la legislación vigente que regula la actividad (Ley N° 4.472), y el Contrato de Concesión suscripto con Emova Movilidad S.A., los costos de explotación están distribuidos entre el Operador y SBASE, siendo el Operador del servicio el que concentra la mayor parte de los costos de explotación. Sin embargo, teniendo en cuenta las atribuciones de la autoridad de aplicación, esta Sociedad del Estado efectúa erogaciones de fondos relacionadas con actividades que hacen a los costos de explotación (por ejemplo, inversiones, diversas tareas relativas al material rodante e infraestructura, gastos de seguridad y gastos por desasbestización). Por lo tanto, los mismos deben ser incluidos al momento de calcular la TT. Es decir, el cómputo de los costos de explotación para calcular la TT de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados debe contemplar la totalidad de los mismos, sean estos a cargo del Operador, SBASE u otra entidad.

Por otro lado, resulta importante destacar que la TT no incluye el Impuesto al Valor Agregado (IVA). Otro tema para tener en cuenta a la hora de abordar la temática de costos de explotación, tarifa técnica y subsidios al SUBTE está vinculado con el ente pagador de los costos de explotación y las fuentes de financiamiento. Es decir, la fuente de fondos para los costos de explotación del SERVICIO SUBTE provienen de los ingresos tarifarios que cobra el Operador y de los recursos que componen el FONDO SUBTE que están destinados a pagar el subsidio, inversiones y adquisición de bienes y servicios relacionados al material rodante e infraestructura. Por lo tanto, parte de los costos de explotación (de la tarifa técnica) es financiado y pagado por el Fideicomiso SBASE o por el FONDO SUBTE. Sin embargo, las fuentes de financiamiento no son determinantes de qué costos forman parte del costo de explotación SERVICIO SUBTE y cuáles no.

Por último, es importante resaltar que la TT debe incluir los costos de explotación que sólo pueden calcularse sobre bases ciertas o estimadas (por ejemplo, las inversiones de capital), siempre y cuando se cumplan ciertas condiciones: conservatismo, moderación o prudencia en su estimación, significación que amerite su estimación, importancia relativa de manera que aun cuando no cumpla con el principio de significación amerite incluirlo.

Una tarifa técnica elaborada de acuerdo con Principios de Contabilidad Generalmente

Aceptados debe ser consistente en cuanto a las dos variables que se están relacionando, es decir, debe haber uniformidad en la información. A un numerador que representa los costos de explotación del SERVICIO SUBTE le tiene que corresponder un denominador que refleje la cantidad de pasajeros que afrontan ese costo. De la misma manera, debe haber coincidencia entre el período de tiempo que abarca los costos de explotación con el de los pasajeros transportados.

4. Antecedentes en el cálculo de la tarifa técnica

En el año 2025, SBASE solicitó a la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, la elaboración de un Informe con el objeto de realizar una revisión técnica y metodológica integral del proceso de la determinación de la Tarifa Técnica⁴.

El propósito del estudio fue validar la consistencia, transparencia y razonabilidad de la metodología llevada adelante por SBASE para la tarifa técnica aprobada a partir de septiembre 2024⁵, analizando los criterios, procedimientos y fuentes de información aplicadas en la estimación de los distintos componentes del costo.

La Facultad llevó adelante la verificación de la metodología vigente (utilizada desde la existencia del COM), la correspondencia entre los supuestos técnicos y los datos contables, y la coherencia de los resultados obtenidos frente a otros indicadores alternativos utilizados como referencia para la comparación.

Como resultado de su análisis, la Facultad concluyó que la metodología empleada por SBASE resulta consistente, cuenta con respaldo técnico y resulta adecuada para la determinación de la Tarifa Técnica, destacando que las actualizaciones y los indicadores utilizados arrojan resultados consistentes y valores razonables. Que, además, se destaca consistencia entre el mecanismo de ajuste, la redeterminación de precios y la evolución de los costos reales del operador relevados en los Estados Contables de EMOVA. A su vez, expresa que la totalidad de los costos tienen y corresponden a registros contables, por lo cual las actualizaciones tarifarias cuentan con respaldo apropiado. Por último, respecto de la evolución y actualización de los costos a cargo de SBASE (seguridad, mantenimiento y desabestización y gastos de capital) concluyen que los criterios utilizados por SBASE son razonables y pertinentes.

En síntesis, el informe de la Facultad de Ciencias Económicas constituye un respaldo institucional y académico de relevancia, que avala la validez técnica y la solidez metodológica del proceso de determinación de la Tarifa Técnica llevado adelante por SBASE. Cabe señalar que la metodología aplicada es la misma que se utiliza desde el

⁴ IF-2025-47082697-GCABA-SBASE

⁵ Resolución de Directorio N° 47 -SBASE/25

inicio del COM (diciembre de 2021) y es la misma que se utiliza en el presente informe.

5. Marco Metodológico

Preliminarmente, es necesario recordar algunas regulaciones previstas en el Contrato de Concesión en lo que respecta a su estructura de costos, que serán la base para el cálculo de los costos de explotación y la nueva tarifa técnica del servicio SUBTE.

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

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

Finalmente, se define al Precio Fijo (PF) como el precio por unidad de CKC con el que se remuneran los CKCB establecidos en el programa operativo (Anexo I del contrato de concesión). El PF surge de la oferta económica del Concesionario, la cual, tal como lo establece el propio Contrato, se considera como la mejor aproximación del costo total de operación por CKC que haya realizado el Oferente al momento de presentar su oferta.

Ahora bien, el Anexo II del Contrato de Concesión estipula que el PF expresado en pesos, se actualizará cuando la variación de referencia (según tabla de estructura de insumos y ponderación – Ley N° 2809) sea igual o superior al 4%.

Una vez que se determina el PF se considera el nivel de operación mensual que realiza el operador. A modo de síntesis⁶ se aclara que el Operador solamente cobra por los CKC efectivamente recorridos dentro de la cantidad de los CKCB (más otra remuneración proporcional por CKC no realizados por Fuerza Mayor y aquellos CKC adicionales no previstos en el Anexo I, pero solicitados por SBASE).

En esta oportunidad, se presentará un resultado a partir de agosto 2025 y se anualizará. Es decir, se considerará el precio de agosto 2025 para los siguientes 12 meses y se considerarán los últimos CKCB aprobados para un período anual. De esta manera, se obtendrá un costo base para operar el Servicio SUBTE a partir de agosto 2025.

Por lo tanto, para el cálculo de la estructura de los costos de operación del Servicio

⁶ Se adjunta ANEXO II a) para mayor desagregación IF-2021-26058767-GCABA-SBASE

SUBTE se considerará:

- El PF aprobado por Acta de Directorio N° 1261 según IF-2025-44529152-GCABA-SBASE correspondiente al mes de agosto del año 2025.
- A su vez, se utiliza la cantidad de coches kilómetros comerciales para el último período anual aprobado correspondiente al Anexo I de acuerdo con IF-2023-45437069-GCABA-SBASE Prorrogada por Resolución de Directorio N° RESDI-2024-37-GCABA-SBASE (RS-2024-46939236-GCABA-SBASE), dando como resultado un total de 52.536.677 CKCB.

Luego, a los costos de explotación se deberán adicionar los costos a cargo de SBASE medidos también en términos anuales⁷: gastos en seguridad, gasto en mantenimiento, gastos por desasbestización e inversiones de capital. Respecto del gasto en seguridad⁸, gasto en mantenimiento y gastos por desasbestización se contempla según Crédito Vigente 2025 y Proyecto de Presupuesto 2026 aprobado por la Legislatura⁹ (se ponderan 5 meses de 2025 y 7 meses de 2026). Respecto de las inversiones de capital se computan sobre bases estimadas, resultantes de tomar el promedio de las amortizaciones¹⁰ vinculadas exclusivamente con las obras y los bienes aplicados directamente al SERVICIO SUBTE del período 2006-2024 expresadas en dólares de cada año (considerando el tipo de cambio del Banco Nación promedio entre comprador y vendedor) y reexpresadas a pesos considerando el tipo de cambio comprador del Banco de la Nación de la fecha a la cual se está calculando la TT (al 29 de agosto de 2025). Se entiende que de esta manera se tienen en cuenta criterios de prudencia, racionalidad, objetividad, transparencia y confiabilidad considerando que se valorizaron sobre bases estimadas. Al tomar una serie de más de quince años se busca evitar el efecto de políticas estacionales en materia de inversión. A través del mecanismo adoptado para la conversión de las amortizaciones a dólares y su posterior reconversión a pesos, se busca salvar el efecto de la pérdida del poder adquisitivo de la moneda. La circunstancia de que se estimen las inversiones de capital en base a las amortizaciones que son un costo que no representa una erogación de fondos, no significa que se esté vulnerando el principio de valuación al costo – al ser un costo no incurrido – toda vez que las amortizaciones sólo son un instrumento utilizado para estimar un componente de la TT que sí representa una erogación de fondos. Es decir, estamos estimando el

⁷ Los mismos serán considerados de acuerdo con la información disponible, aplicando el criterio más razonable para ajustarlo al período que se calcula la TT.

⁸ Ejecutado por el Ministerio de Seguridad

⁹ EX-2025-40596771-GCABA-DGOGPP

¹⁰ Incluye Estaciones Transformadoras, Medios de Transporte, Maquinarias y Herramientas, Muebles y Útiles, Materiales y Repuestos y Software

costo de adquisición de esas inversiones de capital.

Tal como se refirió precedentemente, los costos operativos (o costos indirectos) de SBASE relacionados con sus funciones delegadas por la ley N° 4.472 deben computarse en la TT. Sin embargo, por razones de prudencia, no se han incluido en el cálculo de la TT a partir de agosto de 2025, siguiendo el mismo criterio que en las versiones anteriores.

6. Tarifa Técnica a partir de agosto 2025 y Tarifa abonada por el usuario

6.1 TARIFA TÉCNICA A PARTIR DE AGOSTO 2025

En esta oportunidad se calcula la tarifa técnica a partir de agosto del 2025 (TT Ag2025) para lo cual se detallará como se construye el costo y los pasajeros que se tendrán en cuenta para el cálculo.

Tal como fue explicado en el punto 5 (Marco Metodológico), de acuerdo al Contrato de Concesión de la Operación y Mantenimiento del Servicio de Subte y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (SUBTE), celebrado con fecha 16 de septiembre de 2021 entre SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO (SBASE) y EMOVA MOVILIDAD SOCIEDAD ANÓNIMA (EMOVA) se considerará el Precio Fijo (PF) para el mes de agosto 2025 aprobado por Acta de Directorio N°1261 según IF-2025-44529152-GCABA-SBASE (último precio aprobado), de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro 1 – Precio Fijo agosto 2025 expresado en \$/CKC

Conceptos	ago-25
Mano de Obra	5027,60
Mantenimiento corriente de Material Rodante	538,58
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	618,69
Energía	355,90
Seguros	91,07
Otros Gastos	461,33
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	712,05
Subtotal Costos y Gastos Operativo	7805,22
Impuestos Directos y Utilidad del Concesionario	405,39
Total Costo por CKC ofertado	8210,61

Fuente: Acta de Directorio N°1261 según IF-2025-44529152-GCABA-SBASE

En relación con la cantidad de CKC que deberá tenerse en cuenta para el cálculo global

del costo de operación, se considerará el último dato disponible correspondiente al último período anual aprobado por Anexo I prorrogado por RESDI-2024-37-GCABA-SBASE (RS-2024-46939236-GCABA-SBASE). Es decir, 52.536.677 CKCB anuales de acuerdo con IF-2023-45437069-GCABA-SBASE.

De esta manera se construye un costo anual a partir de agosto 2025 en millones de pesos (\$), multiplicando los rubros que componen el PF al mes de agosto de 2025, por los CKCB anuales, dando el siguiente resultado:

Cuadro 2 – Costo Anual sin IVA a partir de agosto 2025 sin incluir inversiones de SBASE ni gastos adicionales. En millones de \$

En mill de \$

Conceptos	A partir de agosto 2025
Mano de Obra	264.133,40
Mantenimiento corriente de Material Rodante (a)	28.295,20
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	32.503,92
Energía	18.697,80
Seguros	4.784,52
Otros Gastos	24.236,75
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	37.408,74
Subtotal Costos y Gastos Operativo	410.060,32
Impuestos Directos (2,13%) y Utilidad del Concesionario (3%)	21.297,84
Total Costo	431.358,17

Por otro lado, se adicionan los costos a cargo de SBASE medidos también en términos anuales: gastos en seguridad y mantenimiento, inversiones de capital y gastos por desasbestización, tal como se explicó anteriormente en el punto 5 (Marco Metodológico).

Cuadro 3 – Costo Anual sin IVA a partir de agosto 2025 con gasto e inversiones de SBASE. En millones de \$

En mill de \$

Conceptos	A partir de agosto 2025
Mano de Obra	264.133,40
Mantenimiento corriente de Material Rodante	28.295,20
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	32.503,92
Energía	18.697,80
Seguros	4.784,52
Otros Gastos	24.236,75
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	37.408,74
Subtotal Costos y Gastos Operativo	410.060,32
Impuestos Directos y Utilidad del Concesionario	21.297,84
Total Costo sin costo SBASE	431.358,17
 Inversiones (SBASE)	20.281,59
Gasto en seguridad	23.526,17
Gasto de mantenimiento y desabestización	5.027,07
Total Costo sin IVA	480.193,00

De esta forma, se verifica que los costos de explotación se incrementaron en más de un 7% respecto de aquellos calculados con la última Tarifa Técnica aprobada a valores de diciembre 2023:

Cuadro 4 – Costo Anual Total sin IVA a partir de septiembre 2024 y Costo Anual Total sin IVA a partir de agosto 2025. En millones de \$ y var %.

En mill de \$

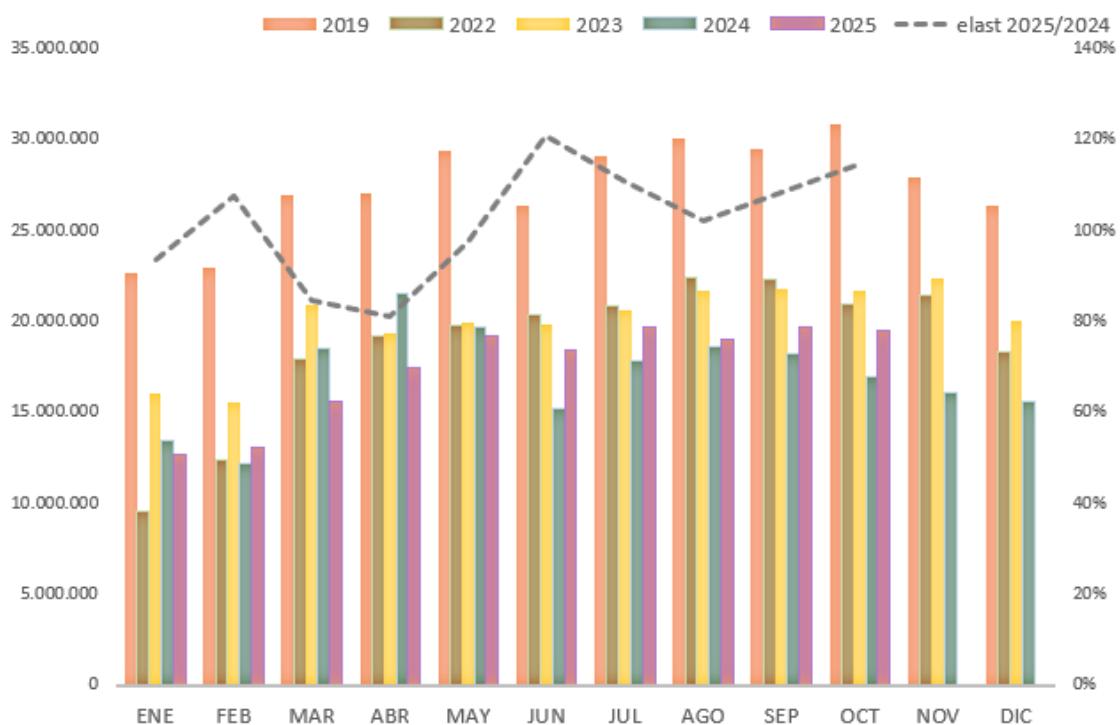
Conceptos	A partir de septiembre 2024	A partir de agosto 2025
Mano de Obra	199.118,73	264.133,40
Mantenimiento corriente de Material Rodante	21.913,57	28.295,20
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	24.675,95	32.503,92
Energía	17.680,17	18.697,80
Seguros	3.618,73	4.784,52
Otros Gastos	18.461,91	24.236,75
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	28.971,35	37.408,74
Subtotal Costos y Gastos Operativo	314.440,42	410.060,32
Impuestos Directos y Utilidad del Concesionario	16.331,55	21.297,84
Total Costo sin costo SBASE	330.771,97	431.358,17
 Inversiones (SBASE)	13.327,39	20.281,59
Gasto en seguridad	18.445,55	23.526,17
Gasto de mantenimiento y desabestización	4.634,95	5.027,07
Total Costo sin IVA	367.179,85	480.193,00
 Variación %		30,78%

Una vez verificado el requisito previsto en el Artículo 28 de la Ley N° 4472 para proceder a una nueva revisión tarifaria, se continua con la construcción de la nueva TT.

Para obtener el resultado de la nueva TT, se procede a definir la cantidad de pasajeros a ser considerados a partir de agosto 2025, teniendo en cuenta el siguiente análisis:

Gráfico 1. Evolución de pasajes 2019, 2022, 2023, 2024 y de enero a octubre 2025. En cantidad de pasajes y %.

PASAJES



Fuente: En función de los datos brindados por Nación Servicios SA (NSSA) y para el período diciembre 2024 a septiembre 2025 en función del IMO según ANEXO XVI del COM¹¹

Como puede observarse en el gráfico anterior, al analizar la elasticidad de la cantidad de pasajes de cada mes del año 2025 respecto de cada mes del año de 2024, en promedio es de 102%. Al observar, el período julio a octubre 2025 la misma resulta en promedio 109%. Resulta conveniente considerar este último período ya que el primer trimestre 2024 la línea D estuvo cerrada por obras e influyó en la caída de pasajes.

Por lo tanto, para calcular la cantidad de pasajeros anuales se considerarán los pasajes de enero 2025 a octubre 2025, y para el período noviembre y diciembre se proyectarán considerando el 109% de los pasajes 2024 de dicho período (equivalente al promedio de pasajeros de julio 2025 a octubre 2025 respecto de pasajeros de julio 2024 a octubre 2024).

Por lo tanto, como se ha señalado que debe haber coincidencia entre el período de tiempo que abarca los costos de explotación con el de los pasajeros transportados, se construye una tarifa técnica anual a partir de agosto de 2025, donde se considera un costo base para 12 meses partiendo de agosto 2025 (utilizando el PF vigente para el mes de agosto 2025 por los CKC anuales correspondiente al aprobado por Anexo I de

¹¹ IF-2021-26060331-GCABA-SBASE

acuerdo con IF-2023-45437069-GCABA-SBASE Prorrogada por Resolución de Directorio N° RESDI-2024-37-GCABA-SBASE (RS-2024-46939236-GCABA-SBASE) más los agregados ya informados, y pasajeros anuales 2025 (enero a octubre) y para el período noviembre y diciembre se proyectan considerando el 109% de los pasajes 2024 de dicho período (equivalente al promedio de pasajes de julio 2025 a octubre 2025 respecto de pasajes de julio 2024 a octubre 2024).

Como resultado, a continuación, se puede observar la TT a partir de agosto 2025.

Cuadro 5 – Costo Anual Total sin IVA en millones de pesos anuales y Tarifa Técnica sin IVA y con IVA a partir de agosto 2025

En mill de \$

Conceptos	A partir de agosto 2025
Mano de Obra	264.133,40
Mantenimiento corriente de Material Rodante	28.295,20
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	32.503,92
Energía	18.697,80
Seguros	4.784,52
Otros Gastos	24.236,75
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	37.408,74
Subtotal Costos y Gastos Operativo	410.060,32
Impuestos Directos y Utilidad del Concesionario	21.297,84
Total Costo sin costo SBASE	431.358,17
Inversiones (SBASE)	20.281,59
Gasto en seguridad	23.526,17
Gasto de mantenimiento y desabestización	5.027,07
Total Costo sin IVA	480.193,00
Pasajeros	208.812.294
Tarifa Técnica sin IVA	2.299,64
Tarifa Técnica con IVA	2.541,10

Resulta importante aclarar que esta tarifa técnica es la base a partir de agosto 2025, es decir, al considerar el PF del mes de agosto 2025 y CKCB para un año es una tarifa técnica base ya que para el período siguiente el PF se va a incrementar.

A continuación, se sintetiza la memoria de cálculo correspondiente a las TT la cual se encuentra respaldada por las siguientes fuentes de información que se ponen a disposición para su consulta:

- Indicadores utilizados para la actualización del PF a septiembre 2024:
 - "Compensación Total" Promedio de Nivel I, II, III, IV, V, VI y VII del Convenio CCT 384/99 E de la UTA: Se considera el acta paritaria firmada con fecha 22 de agosto de 2025 entre UNIÓN TRANVIARIOS AUTOMOTOR (UTA), EMOVA MOVILIDAD SA y SUBTERRANEOS DE

BUENOS AIRES SE (SBASE) según archivo embebido en IF-2025-35533104-GCABA-SBASE. En la cláusula segunda se establece la nueva escala salarial desde el 1 de agosto de 2025 según detalle en ANEXO

- "Compensación Total" Promedio de Nivel I, II, III y IV del Convenio CCT 193/96 E de ASSRA: Se considera el acta paritaria firmada con fecha 22 de agosto de 2025 entre ASOCIACIÓN DE SUPERVISORES DE SUBTERRANEOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA (ASSRA), EMOVA MOVILIDAD SA y SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SE (SBASE) según archivo embebido en IF-2025-35533104-GCABA-SBASE. En la cláusula segunda se establece la nueva escala salarial desde el 1 de agosto de 2025 según detalle en ANEXO.
- Índice compuesto: 90% de la variación de "D Productos manufacturados" + 10% de la variación de "I Importado", ambas variaciones surgen del Cuadro 7.2.2 Variación porcentual del IPIB de la publicación INDEC Informa: Se consideran los índices del mes de mes de mayo, junio y julio 2025 para la actualización del PF de agosto 2025.
https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/publicaciones/indecinforma/indec_informa_08_25.pdf
- Variación del tipo de cambio del dólar billete tipo vendedor Banco Nación del último día hábil del mes. La incidencia podrá ser hasta 25% de cada uno de los ítems 2, 3, 6 y 7: Se actualizan los valores con los valores relevados en <https://www.bna.com.ar/Personas> correspondiente como base el tipo de cambio correspondiente al 31 de mayo de 2025 y como punta el tipo de cambio correspondiente al 31 de julio de 2025 según archivo embebido en IF-2025-35533104-GCABA-SBASE (15-BNA_Dolar 06-2025.pdf y 16- BNA_Dolar 07-2025.pdf)
- Cuadro 1 - Índice Precios al Consumidor - Nivel General - Región GBA - Publicado por el INDEC: Se utiliza la variación acumulada teniendo en cuenta los indicadores del mes de mayo, junio y julio 2025
https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/publicaciones/indecinforma/indec_informa_06_25.pdf,
https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/publicaciones/indecinforma/indec_informa_07_25.pdf y
https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ ipc_08_25B0A3AC_E622.pdf.
- Índice compuesto por el promedio aritmético de los Cuadros Tarifarios de Edenor y Edesur para Tarifa 3 Grandes Demandas - Media Tensión,

potencias mayores a 300Kw, Cargo variable Pico, Cargo Variable Resto, Cargo Variable Valle: Se actualiza con los valores relevados en https://www.argentina.gob.ar/enre/cuadros_tarifarios según archivo embebido en IF-2025-35533104-GCABA-SBASE (12- ENRE_ 06-2025.pdf, 13- ENRE_ 07-2025.pdf y 14- ENRE_ 08-2025.pdf)

- Documentación acompañada por el Operador.

- b) Coches kilómetros comerciales según ANEXO I Contrato de Concesión de la Operación y Mantenimiento del Servicio de Subte y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Servicio SUBTE) de acuerdo con IF-2023-45437069-GCABA-SBASE prorrogado por RESDI-2024-37-GCABA-SBASE (RS-2024-46939236-GCABA-SBASE)
- c) Inversiones de capital: SBASE considera el promedio de las amortizaciones del período 2006-2024 – excluidas las de edificios, obras civiles, vías e instalaciones eléctricas - expresadas en dólares estadounidenses de cada año considerando el tipo de cambio del Banco Nación promedio entre comprador y vendedor) y expresadas a pesos considerando el tipo de cambio comprador del Banco Nación de la fecha a la cual se está calculando la TT (29 de agosto de 2025) como una aproximación a las inversiones de capital necesarias para mantener el servicio SUBTE en condiciones de eficiencia y operación adecuadas.
- d) Gastos en seguridad SBASE: según Crédito Vigente 2025 y Proyecto de Presupuesto 2026 aprobado por la Legislatura¹² (se ponderan 5 meses de 2025 y 7 meses de 2026) ejecutados por el Ministerio de Seguridad - Seguridad Sbase
- e) Gastos de mantenimiento y Gastos en desasbestización erogados por SBASE: según Crédito Vigente 2025 y Proyecto de Presupuesto 2026 (se ponderan 5 meses de 2025 y 7 meses de 2026)

A continuación, para poder contextualizar la TT Ag2025 a tramitarse, se presenta la evolución del Costo del Sistema sin IVA, Recaudación sin IVA y Nivel de Cobertura para el período 2020 a 2024. Para 2025 se considera:

- Precio Fijo aprobado para dic-24, mar-25, may-25, ago-25 y el actualmente en trámite para nov-25¹³)
- Cantidad de coches kilómetros comerciales para el último período anual aprobado correspondiente al Anexo I de acuerdo con IF-2023-45437069-

¹² EX-2025-40596771-GCABA-DGOGPP

¹³ EX-2025-50473706- -GCABA-SBASE

GCABA-SBASE Prorrogada por Resolución de Directorio N° RESDI-2024-37-GCABA-SBASE (RS-2024-46939236-GCABA-SBASE), dando como resultado un total de 52.536.677 CKCB.

- Crédito vigente 2025 de gastos de desabestización, seguridad, mantenimiento e inversiones calculadas para el trámite actual;
- Recaudación sin iva: se consideran los datos reales de enero a octubre¹⁴ y se estima el período de noviembre y diciembre 2025 partiendo de recaudación sin iva de octubre 2025 multiplicada por la variación de la tarifa general de cada período (\$ 1.112 octubre 2025, \$ 1.157 noviembre 2025 y \$ 1.206 diciembre 2025).
- Pasajes reales de enero a octubre 2025 y para el período noviembre y diciembre 2025 se proyecta considerando el 109% de los pasajes 2024 de dicho período (equivalente al promedio de pasajes de julio 2025 a octubre 2025 respecto de pasajes de julio 2024 a octubre 2024).

Como resultado se puede observar la siguiente evolución:

Cuadro 6 – Evolución Costo Anual sin IVA del servicio del SUBTE por rubro en millones de \$, Recaudación sin IVA en millones de \$ y nivel de cobertura %.

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Mano de Obra	9.180,80	14.305,53	22.164,09	57.661,92	171.137,56	250.436,90
Mantenimiento en material Rodante sin RGs	324,47	1.449,32	2.443,19	6.372,62	19.984,84	26.714,49
Mantenimiento en Infraestructura	488,58	1.014,84	2.725,18	7.096,03	22.189,46	30.582,67
Inversiones SBASE	1.287,68	1.724,36	2.424,10	3.783,12	13.327,39	20.281,59
Resto	2.893,62	4.892,30	22.084,44	27.392,45	90.051,35	125.261,70
Costo Total sin IVA	14.175,15	23.386,36	51.841,00	102.306,13	316.690,60	453.277,35
Recaudación sin iva	1.055,05	1.960,47	5.612,32	12.113,93	73.305,39	162.291,52
Nivel de Cobertura	7,4%	8,4%	10,8%	11,8%	23,1%	35,8%

Para la proyección del año 2026 se proyectan dos escenarios: por un lado, se proyecta un piso 2026 suponiendo que no hay cambios en el costo ni en la tarifa, es decir, se toma como base el PF en trámite de noviembre 2025, los CKC anuales correspondiente al último período anual aprobado por Anexo I prorrogado por RESDI-2024-37-GCABA-SBASE (RS-2024-46939236-GCABA-SBASE) y gastos de desabestización, seguridad, mantenimiento e inversiones calculadas para el trámite actual. Por otro lado, a partir de dicha base, se estiman los costos previstos para 2026 utilizando como referencia la tasa de inflación anual incluida en el Proyecto de Ley de Presupuesto 2026 aprobado por la Legislatura¹⁵ de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (10,1%). Como resultado de dicha previsión inflacionaria, se toma como referencia el PF en trámite correspondiente a noviembre de 2025 y se proyectan incrementos del PF en los meses de abril y

¹⁴ Fuente IMO según ANEXO XVI del COM IF-2021-26060331-GCABA-SBASE

¹⁵ EX-2025-40596771-GCABA-DGOGPP

septiembre de 2026, conforme a la metodología de redeterminación prevista en el contrato, de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro 7 – Estimación Precio Fijo (PF) 2026 expresado en \$/CKC

Conceptos	ene-26	abr-26	sept-26
Mano de Obra	5329,25	5591,90	5867,50
Mantenimiento corriente de Material Rodante (a)	573,36	603,31	629,76
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	656,77	692,51	723,33
Energía	358,35	377,54	392,98
Seguros	94,75	103,42	107,65
Otros Gastos	489,81	516,63	539,49
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	758,03	797,62	832,59
Subtotal Costos y Gastos Operativo	8260,32	8682,93	9093,30
Impuestos Directos (b) y Utilidad del Concesionario	429,03	450,99	472,30
Total Costo por CKC ofertado (c)	8689,35	9133,92	9565,60

A su vez, se consideran los CKC anuales correspondiente al último período anual aprobado por Anexo I prorrogado por RESDI-2024-37-GCABA-SBASE (RS-2024-46939236-GCABA-SBASE). Es decir, 52.536.677 CKCB anuales de acuerdo con IF-2023-45437069-GCABA-SBASE.

Por otro lado, se adicionan los costos a cargo de SBASE medidos también en términos anuales proyectados para 2026 según Proyecto de Ley de Presupuesto 2026 aprobado por la Legislatura¹⁶: gastos en seguridad y mantenimiento, inversiones de capital y gastos por desasbestización.

Respecto de la recaudación sin iva, para ambos escenarios, se consideran los pasajes 2025 y la recaudación sin iva de acuerdo con lo calculado para el trámite actual y se actualiza con la variación de la tarifa general de diciembre 2025 (\$1206) respecto de la tarifa general de cada período 2025.

Como resultado se obtiene:

Cuadro 8 – Costo Anual piso 2026 y proyección 2026 sin IVA del servicio del SUBTE por rubro. En millones de \$, Recaudación sin IVA en millones de \$, nivel de cobertura % y Tarifa Técnica en \$.

¹⁶ EX-2025-40596771-GCABA-DGOGPP

Concepto	2026 base	2026 actualizado por Inflación del presupuesto
Mano de Obra	279.981,09	292.139,97
Mantenimiento en material Rodante sin RGS	30.122,43	31.823,92
Mantenimiento en Infraestructura	34.504,51	36.521,44
Inversiones SBASE	20.281,59	20.281,59
Resto	136.014,46	153.714,78
Costo Total sin IVA	500.904,08	534.481,71
Recaudación sin iva	198.248,96	198.248,96
Nivel de Cobertura	40%	37%
Tarifa Técnica sin IVA	2.396,12	2.556,74
Tarifa Técnica con IVA	2.647,71	2.825,20

Como resultado se observa, que en caso de no modificar la tarifa el nivel de cobertura descendería del piso de 40%. Con una proyección de inflación de 10,1% para el año 2026, y con la tarifa general vigente desde diciembre 2025 sin incremento, el nivel de cobertura se proyecta en 37%. A su vez, la tarifa técnica sin iva proyectada para el año 2026 resultaría en \$2.556,74 y la tarifa técnica con iva \$2.825,20.

6.2 PROPUESTA TARIFARIA

Conforme se indica en el punto 2 del presente informe, la tarifa al usuario es la que efectivamente paga el usuario del SERVICIO SUBTE excluido el usuario de tarifa de interés social, conforme lo establece el art. 25 Ley N° 4472, y como Autoridad de Aplicación, SBASE posee las competencias suficientes para fijar y aplicar las tarifas, cuadros tarifarios y tarifas de interés social del SERVICIO SUBTE, conforme el principio rector inserto en la propia norma, en cuanto a que “El SERVICIO SUBTE será prestado a tarifas justas y razonables” (art. 24).

Asimismo, en el art. 33 de la misma norma se indica que, la Autoridad de Aplicación deberá subsidiar la totalidad de la tarifa a aquellas personas que padezcan limitaciones físicas que impliquen un impedimento al acceso al servicio, jubilados y/o pensionados, así como estudiantes del ciclo primario de gestión estatal, a la vez que, podrá subsidiar en forma total o parcial la tarifa a aquellas personas que integren sectores sociales vulnerables.

Actualmente, se encuentra vigente la metodología aprobada a través de Resolución de

Directorio 47/SBASE/25 de actualización de la tarifa al usuario hasta el mes de marzo 2026. Dicha metodología establece un incremento tarifario mensual equivalente al 2% sobre la última tarifa aprobada, más las variaciones mensuales que arroje el Índice de Precios al Consumidor (IPC) Nivel General Total Nacional, difundido por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina, de dos meses anteriores al mes de aplicación, por el término de doce meses.

Dicho mecanismo permitió recuperar niveles de cobertura del sistema y generar sostenibilidad financiera y a su vez, permitió aplicar nuevos valores tarifarios de manera gradual y equilibrada.

Por lo tanto, a fin de garantizar la progresividad y el equilibrio en la aplicación de nuevos valores, SBASE propicia mantener la misma metodología de incremento tarifario mensual, equivalente al 2% sobre la última tarifa aprobada, más las variaciones mensuales que arroje el Índice de Precios al Consumidor (IPC) Nivel General Total Nacional, difundido por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina, de dos meses anteriores al mes de aplicación, y por el término de once meses con el objetivo se sostener los niveles de financiamiento del sistema, de modo de fortalecer la calidad y sostenibilidad del Servicio de Subte y Premetro, así como continuar con inversiones relevantes como:

- la renovación de material rodante: En la Línea A, compra de 8 formaciones equivalentes a 40 coches; A lo expuesto se suma la incorporación de dos (2) nuevas formaciones para las Líneas A y C recientemente aprobada. En la Línea B, renovación total de la flota (29 formaciones con un total de 174 coches); Para llevar adelante esta modernización, resulta necesario ejecutar diversas obras de readecuación de la infraestructura existente. Entre ellas, se destaca la adecuación del sistema de señales y del sistema eléctrico de las subestaciones, pasando del actual suministro de 600 voltios mediante tercer riel y catenaria a un sistema único de 1.500 voltios exclusivamente por catenaria. Asimismo, se requieren obras en la infraestructura de vías, incluyendo el recambio de 52 km de rieles, y trabajos en los talleres, tales como la instalación de catenarias, la incorporación de un torno bajo piso, entre otras intervenciones.
- Actualización de los sistemas de señalamiento correspondientes a las Líneas C y E.
- Línea D: se prevé la licitación para la construcción del nuevo taller de mantenimiento y cocheras en la estación Congreso de Tucumán. Asimismo, se está avanzando en la licitación para la instalación de 10 nuevos ascensores.
- Línea H: se proyecta la construcción de un enlace operativo que también impactará en la Línea E, dado que actualmente la Línea H no se encuentra

integrada al resto de la red. Este enlace permitirá mejorar la operación entre líneas y optimizar el uso del taller de mantenimiento ubicado en la Línea H.

- obras de infraestructura en señales, talleres y el sistema eléctrico, la renovación integral de 12 estaciones que tienen más de 80 años, inauguradas antes de la década del 40. Construcción de 14 nuevos ascensores y la renovación de más de 70 escaleras mecánicas con más de 25 años de antigüedad para mejorar la accesibilidad.
- Obras de readecuación de estaciones en las líneas de la Red de Subte.

Entonces, considerando que la política tarifaria contempla descuentos a los pasajeros que realizan varios viajes, sumado a la implementación de tarifa integrada (RED SUBE) la cual beneficia a los usuarios que realizan viajes más largos y a quienes integran en distintos modos de transporte, la tarifa social, tarifa estudiantil, tarifa maestro y las tarifas gratuitas para Jubilados y Pensionados, Retirados de las Fuerzas Armadas y de Seguridad (de acuerdo a las incorporaciones de la Ley N° 6817), boleto educativo de acuerdo a lo incorporado en la Ley N° 6770 y para personas con discapacidad, sumado a lo explicado hasta aquí, se propone una actualización de los cuadros tarifarios con IVA en dos tramos (Tramo A y Tramo B), según el siguiente detalle:

Pasajeros Frecuentes¹⁷:

Número de viaje mensual	mar-26	abr-26
1 a 20 viajes:	\$ 1.363,00	\$ 1.414,00
21 a 30 viajes:	\$ 1.090,40	\$ 1.131,20
31 a 40 viajes:	\$ 954,10	\$ 989,80
41 viajes en adelante:	\$ 817,80	\$ 848,40

Número de viaje mensual	Tarifa marzo 2026 PREMETRO	Tarifa abril 2026 PREMETRO
1 a 20 viajes:		
21 a 30 viajes:	\$ 477,05	
31 a 40 viajes:		\$ 494,90
41 viajes en adelante:		

Tarifa sin Nominalizar¹⁸:

17 La tarifa prevista para marzo 2026 se aplicará luego del 5to. día hábil de publicada la aprobación en el Boletín Oficial.

18 La tarifa prevista para marzo 2026 se aplicará luego del 5to. día hábil de publicada la aprobación en el Boletín Oficial.

TARIFA SIN NOMINALIZAR

Número de viaje mensual	mar-26	abr-26
1 a 20 viajes:	\$ 2.167,17	\$ 2.248,26
21 a 30 viajes:	\$ 1.733,74	\$ 1.798,61
31 a 40 viajes:	\$ 1.517,02	\$ 1.573,78
41 viajes en adelante:	\$ 1.300,30	\$ 1.348,96

Número de viaje mensual	Tarifa marzo 2026 PREMETRO	Tarifa abril 2026 PREMETRO
1 a 20 viajes:		
21 a 30 viajes:	\$ 758,51	\$ 786,89
31 a 40 viajes:		
41 viajes en adelante:		

Tarifas y Pases¹⁹:

TARIFA/PASE	mar-26	abr-26
Tarifa Social	\$ 477,05	\$ 494,90
Tarifa Estudiantil	\$ 190,82	\$ 197,96
Tarifa Maestro	\$ 422,53	\$ 438,34
Pase Jubilados, Pensionados y Retirados de las fuerzas armadas y de seguridad	\$ 0,00	\$ 0,00
Boleto Estudiantil Primario/Secundario	\$ 0,00	\$ 0,00
Boleto Educativo Nivel Superior Terciario / Universitario / Formación Técnico Profesional	\$ 0,00	\$ 0,00
Pase personas con Discapacidad	\$ 0,00	\$ 0,00
Pase para personas trasplantadas	\$ 0,00	\$ 0,00

Sobre estos cuadros propuestos, será de aplicación la metodología expuesta para determinar los nuevos valores en los próximos 11 meses.

¹⁹ Leer Descripción y Alcance de los mismos según IF-2026-01301743-GCABA-SBASE. La tarifa prevista para marzo 2026 se aplicará luego del 5to. día hábil de publicada la aprobación en el Boletín Oficial.