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 11
6. Tarifa Técnica a partir de agosto 2026 y Tarifa abonada por el usuario 13

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1 – Precio Fijo agosto 2026 expresado en $/CKC 13
Cuadro 2 – Costo Anual sin IVA a partir de agosto 2026 sin incluir inversiones de SBASE ni gastos adicionales. En millones de $ 14
Cuadro 3 – Costo Anual sin IVA a partir de agosto 2026 con gasto e inversiones de SBASE. En millones de $ 14
Cuadro 4 – Costo Anual Total sin IVA a partir de agosto 2025 y Costo Anual Total sin IVA a partir de agosto 2026. En millones de $ y var %. 15
Cuadro 5 – Costo Anual Total sin IVA en millones de pesos anuales y Tarifa Técnica sin IVA y con IVA a partir de agosto 2026 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) 2027 expresado en $/CKC 20
Cuadro 8 – Costo Anual piso 2027 y proyección 2027 sin IVA del servicio del SUBTE por rubro. En millones de $, Recaudación sin IVA en millones de $, nivel de cobertura % y Tarifa Técnica en $. 21

INDICE DE GRAFICOS

Gráfico 1. Evolución de pasajes 2019, 2022, 2023, 2024, 2025 y de enero a septiembre 2026. En cantidad de pasajes. 15

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
COM	Contrato de Concesión de la Operación y Mantenimiento
EMOVA	EMOVA MOVILIDAD SOCIEDAD ANÓNIMA
GBA	Región Gran Buenos Aires
IMO	INFORME MENSUAL DE OPERACIÓN DEL SERVICIO
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 Ag2025	Tarifa Técnica a partir de agosto 2025
TT Ag2026	Tarifa Técnica a partir de agosto 2026
TU	Tarifa al usuario
UBA	Universidad de Buenos Aires
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 2026 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 Nº 153 -SBASE/26, en base a los costos de explotación a partir del mes de agosto 2025.

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° 4.472[1] 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 designa[2] a SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO (SBASE)[3] 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).

---

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

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

[3] Sociedad en proceso de transformación en Subterráneos de Buenos Aires S.A.U., de conformidad con lo dispuesto mediante Decreto 2026-20-GCABA-AJG.

La tarifa al usuario (TU), a diferencia de la TT, es *"…la que efectivamente paga el usuario 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, corresponde señalar que la última tarifa aprobada por SBASE, mediante Resolución de Directorio N.º 153-SBASE/26, fue calculada considerando los costos de explotación del Servicio SUBTE correspondientes a agosto de 2025. En consecuencia, al mes de agosto de 2026, período de referencia para el cálculo del presente informe, ha transcurrido un año desde la última revisión tarifaria. Asimismo, durante dicho período, los costos de explotación se incrementaron un 45,21 %. Por lo tanto, se verifican ambas condiciones previstas para proceder a la revisión tarifaria.

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 aceptados[4]), siguiendo criterios de

[4]Le 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 (UBA), la elaboración de un Informe con el objeto de realizar una revisión técnica y metodológica integral del proceso de la determinación de la Tarifa Técnica[5].

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 2024[6], 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 Contrato de Concesión de la Operación y Mantenimiento -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

[5] IF-2025-47082697-GCABA-SBASE
[6] Resolución de Directorio Nº 47 -SBASE/25

SBASE. Cabe señalar que la metodología aplicada es la misma que se utiliza desde el inicio del COM (diciembre de 2021) y es la misma que se utiliza en el presente informe.

Por otro lado, la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA realizó el Cálculo del Beneficio Social[7] que genera el Servicio de Subte en su condición de infraestructura de transporte público, con el objetivo de visibilizar y cuantificar las externalidades positivas que genera.

El estudio adopta un enfoque en el que compara el funcionamiento efectivo del sistema frente a un escenario contrafáctico de ausencia del servicio, utilizando como insumo transversal una matriz de sustitución modal donde el 85,8% de los viajes migraría al colectivo, el 7,6% al transporte privado (autos, taxis y apps) y el 6,6% a la caminata.

Para el año 2025, la evaluación económica consolida un beneficio social total de $ 406.715 millones (a precios constantes de 2025), estructurado en cinco dimensiones de impacto: el ahorro de tiempo de viaje ($372.803 millones, representando el 91,7% del beneficio total), la valorización del stock inmobiliario residencial en su área de influencia ($13.741 millones; 3,4%), la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes ($9.647 millones; 2,4%), la reducción de siniestralidad vial ($5.809 millones; 1,4%) y las mejores condiciones de confort para los usuarios ($4.714 millones; 1,1%).

Al confrontar el beneficio agregado con los subsidios operativos del período ($244.417 millones), **el documento concluye que la red rinde un retorno social de $1,66 por cada peso aportado por el Estado (superando el esfuerzo fiscal en un 66%).**

Asimismo, el informe enfatiza que este resultado constituye una cota inferior conservadora —al omitir efectos no cuantificados como la descongestión vehicular global, los beneficios sobre la salud pública asociados a la reducción de contaminantes locales, entre otros— y señala que el plan de inversiones previsto para 2025-2026 (por un monto aproximado de USD 550 millones) reforzará este retorno social (elevándolo a $1,67 por cada peso de subsidio tras la incorporación de confort en la Línea B) mediante la incorporación de material rodante y mejoras operativas.

En conclusión, los recursos públicos destinados a sostener la operación del Subte implican una inversión pública multiplicadora, ya que cada peso que el Estado aporta para financiar el servicio no solo se recupera, sino que retribuye a la sociedad al devolver un valor mayor en forma de ahorro de tiempo, mayor seguridad vial, reducción de la contaminación y desarrollo urbano. De este modo, el subsidio al transporte subterráneo demuestra ser un mecanismo eficiente para transformar el esfuerzo presupuestario en

[7] IF-2026-46698101-GCABA-SBASE

beneficios tangibles para la sociedad.

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 síntesis[8] 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 2026 y se anualizará. Es decir, se considerará el PF de agosto 2026 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 2026.

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

[8] Se adjunta ANEXO II a) para mayor desagregación IF-2021-26058767-GCABA-SBASE

SUBTE se considerará:

- El PF aprobado por Resolución N° RESDI-2026-246-GCABA-SBASE correspondiente al mes de agosto del año 2026.
- 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-2026-44625675 -GCABA-SBASE Prorrogada por Resolución N° RESDI-2026-247-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 anuales[9]: gastos en seguridad, gasto en mantenimiento, gastos por desasbestización e inversiones de capital. Respecto del gasto en seguridad[10], gasto en mantenimiento y gastos por desasbestización se contempla según Crédito Vigente 2026 y Proyecto de Presupuesto 2027 presentado a la Legislatura (se ponderan 5 meses de 2026 y 7 meses de 2027). Respecto de las inversiones de capital se computan sobre bases estimadas, resultantes de tomar el promedio de las amortizaciones[11] vinculadas exclusivamente con las obras y los bienes aplicados directamente al SERVICIO SUBTE del período 2006-2025 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 31 de agosto de 2026). 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 diecinueve 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 costo de adquisición de esas inversiones de capital.

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

[10] Ejecutado por el Ministerio de Seguridad y gasto en policía ejecutado por SBASE en función del Convenio tramitado por el Expediente EX-2025-05435995-GCABA-SBASE

[11] Incluye Estaciones Transformadoras, Medios de Transporte, Maquinarias y Herramientas, Muebles y Útiles, Materiales y Repuestos y Software

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 2026, siguiendo el mismo criterio que en las versiones anteriores.

6. Tarifa Técnica a partir de agosto 2026 y Tarifa abonada por el usuario

6.1TARIFA TECNICA A PARTIR DE AGOSTO 2026

En esta oportunidad se calcula la tarifa técnica a partir de agosto del 2026 (TT Ag2026) 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 con el COM del 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 PF para el mes de agosto 2026 aprobado por RESDI-2026-246-GCABA-SBASE (último precio aprobado), de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro 1 – Precio Fijo agosto 2026 expresado en $/CKC

Conceptos	ago-26
Mano de Obra	6664,79
Mantenimiento corriente de Material Rodante (a)	670,42
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	777,17
Energia	636,21
Seguros	122,23
Otros Gastos	578,98
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	886,36
Subtotal Costos y Gastos Operativo	**10336,16**
Impuestos Directos y Utilidad del Concesionario	536,85
Total Costo por CKC ofertado	**10873,01**

Fuente: De acuerdo con RESDI-2026-246-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-2026-247-GCABA-SBASE. Es decir, 52.536.677 CKCB anuales de acuerdo con IF-2026-44625675 -GCABA-SBASE.

De esta manera se construye un costo anual a partir de agosto 2026 en millones de

pesos ($), multiplicando los rubros que componen el PF al mes de agosto de 2026, por los CKCB anuales, dando el siguiente resultado:

Cuadro 2 – Costo Anual sin IVA a partir de agosto 2026 sin incluir inversiones de SBASE ni gastos adicionales. En millones de $

En mill de $

Conceptos	A partir de agosto 2026
Mano de Obra	350.145,92
Mantenimiento corriente de Material Rodante	35.221,64
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	40.829,93
Energía	33.424,36
Seguros	6.421,56
Otros Gastos	30.417,69
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	46.566,41
Subtotal Costos y Gastos Operativo	**543.027,50**
Impuestos Directos y Utilidad del Concesionario	28.204,32
Total Costo sin costo SBASE	**571.231,81**

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 2026 con gasto e inversiones de SBASE. En millones de $

En mill de $

Conceptos	A partir de agosto 2026
Mano de Obra	350.145,92
Mantenimiento corriente de Material Rodante	35.221,64
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	40.829,93
Energia	33.424,36
Seguros	6.421,56
Otros Gastos	30.417,69
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	46.566,41
Subtotal Costos y Gastos Operativo	**543.027,50**
Impuestos Directos y Utilidad del Concesionario	28.204,32
Total Costo sin costo SBASE	**571.231,81**
Inversiones	24.144,19
Gasto en seguridad	40.514,81
Gasto de mantenimiento y desabestización	61.416,09
Total Costo sin IVA	**697.306,90**

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 agosto 2025:

Cuadro 4 – Costo Anual Total sin IVA a partir de agosto 2025 y Costo Anual Total sin IVA a partir de agosto 2026. En millones de $ y var %.

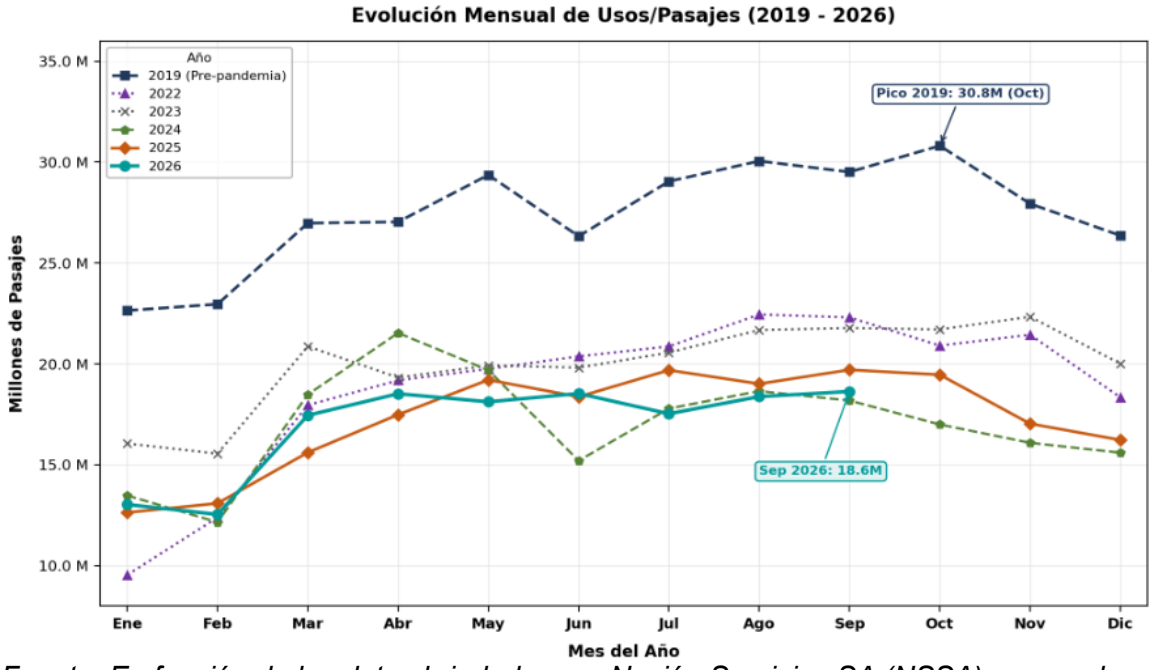
En mill de $

Conceptos	A partir de agosto 2025	A partir de agosto 2026
Mano de Obra	264.133,40	350.145,92
Mantenimiento corriente de Material Rodante	28.295,20	35.221,64
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	32.503,92	40.829,93
Energía	18.697,80	33.424,36
Seguros	4.784,52	6.421,56
Otros Gastos	24.236,75	30.417,69
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	37.408,74	46.566,41
Subtotal Costos y Gastos Operativo	**410.060,32**	**543.027,50**
Impuestos Directos y Utilidad del Concesionario	21.297,84	28.204,32
Total Costo sin costo SBASE	**431.358,17**	**571.231,81**
Inversiones	20.281,59	24.144,19
Gasto en seguridad	23.526,17	40.514,81
Gasto de mantenimiento y desabestización	5.027,07	61.416,09
Total Costo sin IVA	**480.193,00**	**697.306,90**
Variación %	**45,21%**	

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 2026, teniendo en cuenta el siguiente análisis:

Gráfico 1. Evolución de pasajes 2019, 2022, 2023, 2024, 2025 y de enero a septiembre 2026. En cantidad de pasajes.



Fuente: En función de los datos brindados por Nación Servicios SA (NSSA) y para el período diciembre 2024 a septiembre 2026 en función del IMO según ANEXO XVI del

COM[12]

Como puede observarse en el gráfico anterior, al analizar la cantidad de pasajes de cada mes del año 2026 respecto de cada mes del año de 2025, en promedio es de 98,67%.

Por lo tanto, para calcular la cantidad de pasajeros anuales se considerarán los pasajes de enero 2026 a septiembre 2026 y de octubre a diciembre 2025.

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 2026, donde se considera un costo base para 12 meses partiendo de agosto 2026 (utilizando el PF vigente para el mes de agosto 2026 por los CKC anuales correspondiente al aprobado por Anexo I de acuerdo con IF-2026-44625675 -GCABA-SBASE Prorrogada por Resolución N° RESDI-2026-247-GCABA-SBASE más los agregados ya informados, y pasajes anuales 2026 (enero a septiembre) y para el período octubre a diciembre pasajes del año 2025.

Como resultado, a continuación, se puede observar la TT a partir de agosto 2026.

Cuadro 5 – Costo Anual Total sin IVA en millones de pesos anuales y Tarifa Técnica sin IVA y con IVA a partir de agosto 2026

En mill de $

Conceptos	A partir de agosto 2026
Mano de Obra	350.145,92
Mantenimiento corriente de Material Rodante	35.221,64
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	40.829,93
Energia	33.424,36
Seguros	6.421,56
Otros Gastos	30.417,69
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	46.566,41
Subtotal Costos y Gastos Operativo	**543.027,50**
Impuestos Directos y Utilidad del Concesionario	28.204,32
Total Costo sin costo SBASE	**571.231,81**
Inversiones	24.144,19
Gasto en seguridad	40.514,81
Gasto de mantenimiento y desabestización	61.416,09
Total Costo sin IVA	**697.306,90**
Pasajeros	205.482.657
Tarifa Técnica sin IVA	**3.393,51**
Tarifa Técnica con IVA	**3.749,83**

Resulta importante aclarar que esta tarifa técnica es la base a partir de agosto 2026, es decir, al considerar el PF del mes de agosto 2026 y CKCB para un año es una tarifa

[12] IF-2021-26060331-GCABA-SBASE

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:

a) Indicadores utilizados para la actualización del PF a agosto 2026:
   - "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 25 de agosto de 2026 entre UNIÓN TRANVIARIOS AUTOMOTOR (UTA), EMOVA MOVILIDAD SA y SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SE (SBASE) según archivo embebido en IF-2026-38422153-GCABA-SBASE. En la cláusula primera se establece la nueva escala salarial desde el 1 de agosto de 2026 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 25 de agosto de 2026 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-2026-38422153-GCABA-SBASE. En la cláusula segunda se establece la nueva escala salarial desde el 1 de agosto de 2026 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 utiliza la variación acumulada teniendo en cuenta los indicadores del mes de mayo, junio y julio de 2026 (https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ipm_06_264CAE653E80.pdf, https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ipm_07_263D4788B133.pdf y https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ipm_08_261C33BA0391.pdf. INDEC INFORMA: IF-2026-38775324-GCABA-SBASE)
   - 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. Se utiliza como base el tipo de cambio correspondiente al 30 de abril de 2026 (el último utilizado en IF-2026-24921372-GCABA-SBASE) y como punta el tipo de cambio

correspondiente al 31 de julio de 2026

- 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 2026 (https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ipc_06_26C132AEE4E9.pdf, https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ipc_07_26D38930EEA5.pdf y https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ipc_08_2642C82F62AE.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, también presentados como archivos embebidos en IF-2026-38422153-GCABA-SBASE (ARCHIVOS: 12 -Cuadro Tarifario Energia Junio.pdf, 13- Cuadro Tarifario Energia Julio.pdf y 14- Cuadro Tarifario Energia Agosto.pdf)

b) Documentación acompañada por el Operador.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-2026-44625675 -GCABA-SBASE prorrogado por RESDI-2026-247-GCABA-SBASE.

c) Inversiones de capital: SBASE considera el promedio de las amortizaciones del período 2006-2025 -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 (31 de agosto de 2026) 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 2026 y Proyecto de Presupuesto 2027 presentado en la Legislatura (se ponderan 5 meses de 2026 y 7 meses de 2027) ejecutados por el Ministerio de Seguridad - Seguridad Sbase y gasto en policía ejecutado por SBASE en función del Convenio tramitado por el Expediente N° EX-2025-05435995-GCABA-SBASE.

e) Gastos de mantenimiento y Gastos en desasbestización erogados por SBASE:

según Crédito Vigente 2026 y Proyecto de Presupuesto 2027 (se ponderan 5 meses de 2026 y 7 meses de 2027).

A continuación, para poder contextualizar la TT Ag2026 a tramitarse, se presenta la evolución del Costo del Sistema sin IVA, Recaudación sin IVA y Nivel de Cobertura para el período 2020 a 2025[13]. Para 2026 se considera:

- Precio Fijo aprobado para nov-25, feb-26, may-26 y ago-26
- Cantidad de coches kilómetros comerciales para el último período anual aprobado correspondiente al Anexo I de acuerdo con IF-2026-44625675 - GCABA-SBASE Prorrogada por Resolución N° RESDI-2026-247-GCABA-SBASE, dando como resultado un total de 52.536.677 CKCB.
- Crédito vigente 2026 de gastos de desabestización, seguridad, mantenimiento e inversiones calculadas para el trámite actual;
- Recaudación sin iva: se consideran los datos reales de enero a septiembre[14] y se estima el período de octubre, noviembre y diciembre 2026 partiendo de recaudación sin iva de septiembre 2026 multiplicada por la variación de la tarifa general de cada período ($ 1.817 octubre 2026, $ 1.887 noviembre 2026) y se estima la tarifa para diciembre 2026 en función del REM BCRA - IPC PROM del mes de octubre 2026 + 2%, dando como resultado $ 1.956 en diciembre 2026).
- Pasajes reales de enero a septiembre 2026 y para el período octubre, noviembre y diciembre 2026 se consideran los pasajes 2025 de dicho período.

Como resultado se puede observar la siguiente evolución:

Cuadro 6 – Evolución Costo Anual sin IVA del servicio del SUBTE por rubro en millones

[13] Para 2025, se considera: Precios Fijos aprobados en el año (EX-2024-47946524- -GCABA-SBASE; EX-2025-12901728- -GCABA-SBASE; EX-2025-20828117- -GCABA-SBASE; EX-2025-35533076- -GCABA-SBASE; EX-2025-50473706- -GCABA-SBASE); CKC de enero 2025 a noviembre 2025 según (IF-2024-46894969-GCABA-SBASE) y diciembre 2025 según RESDI-2026-247-GCABA-SBASE (IF-2026-44625675-GCABA-SBASE). A su vez, se consideran el crédito vigente 2025 utilizado en TTAg2025 (EX-2026-01272659- -GCABA-SBASE) de gastos de desabestización, seguridad, mantenimiento e inversiones.

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

de $, Recaudación sin IVA en millones de $ y nivel de cobertura %.

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Mano de Obra	9.180,80	14.305,53	22.164,09	57.661,92	171.137,56	251.078,38	329.153,88
Mantenimiento en material Rodante sin RGS	324,47	1.449,32	2.443,19	6.372,62	19.984,84	26.783,34	33.467,11
Mantenimiento en Infraestructura	488,58	1.014,84	2.725,18	7.096,03	22.189,46	30.661,34	38.725,66
Inversiones SBASE	1.287,68	1.724,36	2.424,10	3.783,12	13.327,39	20.281,59	24.144,19
Resto	2.893,62	4.892,30	22.084,44	27.392,45	90.051,35	125.527,90	248.604,18
Costo Total sin IVA	**14.175,15**	**23.386,36**	**51.841,00**	**102.306,13**	**316.690,60**	**454.332,54**	**674.095,03**
Recaudación sin iva	**1.055,05**	**1.960,47**	**5.612,32**	**12.113,93**	**73.305,39**	**157.795,85**	**254.221**
Nivel de Cobertura	**7,4%**	**8,4%**	**10,8%**	**11,8%**	**23,1%**	**34,7%**	**37,71%**

Para la proyección del año 2027 se proyectan dos escenarios: por un lado, se proyecta un piso 2027 suponiendo que no hay cambios en el costo ni en la tarifa, es decir, se toma como base el PF de agosto 2026, los CKC anuales correspondiente al último período anual aprobado por Anexo I prorrogado por RESDI-2026-247-GCABA-SBASE (IF-2026-44625675 -GCABA-SBASE) y el proyecto de presupuesto 2027 de gastos de desabestización, seguridad, mantenimiento e inversiones considerados para el trámite actual. Por otro lado, a partir de dicha base, se estiman los costos previstos para 2027 utilizando como referencia la tasa de inflación anual incluida en el Proyecto de Ley de Presupuesto 2027 presentado en la Legislatura[15] de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que considera las variables económicas presentadas por el Presupuesto Nacional[16] (18%). Como resultado de dicha previsión inflacionaria, se toma como referencia el PF agosto de 2026, estimando una variación en noviembre 2026 considerando los indicadores ya publicados y el REM BCRA de septiembre 2026[17]. Luego, se proyectan incrementos del PF en los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre de 2027, conforme a la metodología de redeterminación prevista en el contrato, de acuerdo con el siguiente detalle:

Cuadro 7 – Estimación Precio Fijo (PF) 2027 expresado en $/CKC

Conceptos	ene-27	feb-27	may-27	ago-27	nov-27
Mano de Obra	7223,54	7528,70	7846,75	8178,24	8523,73
Mantenimiento corriente de Material Rodante (a)	705,25	734,79	764,18	794,75	826,54
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones Fijas	827,88	863,50	898,04	933,96	971,32
Energia	530,72	555,16	578,61	603,06	628,54
Seguros	129,04	135,31	141,03	146,99	153,20
Otros Gastos	615,07	641,48	667,14	693,83	721,59
Mantenimiento de Material Rodante-Revisiones Generales de media vida.	932,40	971,46	1010,32	1050,73	1092,76
Subtotal Costos y Gastos Operativo	**10963,90**	**11430,40**	**11906,07**	**12401,56**	**12917,68**
Impuestos Directos (b) y Utilidad del Concesionario	569,45	593,69	618,39	644,12	670,93
Total Costo por CKC ofertado (c)	**11533,35**	**12024,09**	**12524,46**	**13045,68**	**13588,61**

A su vez, se consideran los CKC anuales correspondiente al último período anual aprobado por Anexo I prorrogado por RESDI-2026-247-GCABA-SBASE. Es decir, 52.536.677 CKCB anuales de acuerdo con IF-2026-44625675 -GCABA-SBASE.

[15] https://static.buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2026-10/Proyecto_Mensaje_2027.pdf
[16] https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/proyecto_de_ley_de_presupuesto_2027.pdf
[17] https://www.bcra.gob.ar/archivos/Pdfs/PublicacionesEstadisticas/informes/relevamiento-expectativas-mercado-tablas-2026-09.xlsx

Por otro lado, se adicionan los costos a cargo de SBASE medidos también en términos anuales proyectados para 2027 considerando los valores del proyecto de Presupuesto 2027 en el actual trámite (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 anuales calculados para el trámite actual (205.482.657) y la recaudación sin iva se proyecta considerando la tarifa sin iva promedio de cada período (enero 2026 a diciembre 2026[18]) actualizada con la variación de la tarifa general proyectada para diciembre 2026 ($1956,95) respecto de la tarifa general de cada período 2026. Como resultado se obtiene:

Cuadro 8 – Costo Anual piso 2027 y proyección 2027 sin IVA del servicio del SUBTE por rubro. En millones de $, Recaudación sin IVA en millones de $, nivel de cobertura % y Tarifa Técnica en $.

Concepto	2027 base	2027 actualizado por Inflación del presupuesto
Mano de Obra	350.145,92	416.539,34
Mantenimiento en material Rodante sin RGS	35.221,64	40.536,94
Mantenimiento en Infraestructura	40.829,93	47.634,21
Inversiones SBASE	24.144,19	24.144,19
Resto	236.725,05	261.922,50
Costo Total sin IVA	**687.066,73**	**790.777,18**
Recaudación sin iva	**308.590,32**	**308.590,32**
Nivel de Cobertura	**45%**	**39%**
Tarifa Técnica sin IVA	**3.343,67**	**3.848,39**
Tarifa Técnica con IVA	**3.694,76**	**4.252,47**

De lo expuesto 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 18% para el año 2027, y con la tarifa general estimada desde diciembre 2026 sin incremento, el nivel de cobertura se proyecta en 39%. A su vez, la tarifa técnica sin iva proyectada para el año 2027 resultaría en $3848,39 y la tarifa técnica con iva $4252,47.

[18] El período octubre, noviembre y diciembre 2026 se proyecta partiendo de la recaudación sin iva de septiembre 2026 por la variación de la tarifa general de cada mes respecto de la tarifa general de septiembre 2026.

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 Ley -en conjunto con la normativa complementaria- 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 153/SBASE/26 de actualización de la tarifa al usuario hasta el mes de marzo 2027. 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 once 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 doce meses con el objetivo de 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 las Líneas A y C se adquirieron 10 formaciones equivalentes a 50 coches. Los mismos se encuentran en proceso de fabricación y se prevé su incorporación progresiva durante el primer

semestre de 2027. En la Línea B, se llevará adelante la renovación total de la flota (29 formaciones con un total de 174 coches). La primera formación se encontrará operativa en agosto de 2027 y, a partir de entonces, se incorporará una nueva formación por mes; 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. Esta obra permitirá alcanzar un significativo ahorro energético, aumentando la eficiencia operativa del servicio y reduciendo los costos asociados al consumo eléctrico, en línea con los objetivos de sostenibilidad ambiental y modernización tecnológica. Por otra parte, se prevé la renovación de vías, aparatos de vías y obras asociadas, así como 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 la Línea C.
- Línea D: se encuentra próximo a iniciar la construcción y provisión del equipamiento del nuevo taller de mantenimiento y cocheras en la estación Congreso de Tucumán. Asimismo, se prevé iniciar la obra de 6 nuevos ascensores, mientras que otros 4 se encuentran en proceso licitatorio.
- Puesta en valor de estaciones que tienen más de 80 años, inauguradas antes de la década del 40. Construcción de 2 nuevos ascensores (Líneas B y E) y la renovación de más de 70 escaleras mecánicas con más de 25 años de antigüedad para mejorar la accesibilidad.
- Obras de conservación, mantención y puesta en valor de las estaciones con el objetivo de preservar la infraestructura y áreas de circulación en las líneas de la Red de Subte
- Finalización de la obra del Loop Premetro. Esta intervención permitirá mejorar la frecuencia del servicio, reducir los tiempos de espera y optimizar la seguridad operativa, eliminando la necesidad de operar con dos cabeceras terminales.
- Desasbestización: plan integral de desasbestización, desguace y disposición final de coches de la red que se encuentren fuera de servicio, desafectados o en proceso de desafectación operativa.

Entonces, considerando que la política tarifaria contempla descuentos a los pasajeros que realizan varios viajes, sumado a los descuentos de tarifa integrada (RED SUBE) la

cual beneficia a los usuarios que realizan viajes e 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 conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 6817 y su modificatoria Ley N.° 6966, que incorporó mejoras orientadas a simplificar y modernizar el acceso al beneficio mediante la utilización del DNI como medio de identificación para el ingreso y uso de la red; así como los beneficios para personas con discapacidad y el boleto educativo previsto en la Ley N.° 6770 sumado a lo explicado hasta aquí, se propone una actualización de los cuadros tarifarios con IVA a partir de febrero 2027 según el siguiente detalle:

Pasajeros Frecuentes[19]:

Número de viaje mensual	feb-27
1 a 20 viajes:	$ 2.104,00
21 a 30 viajes:	$ 1.683,20
31 a 40 viajes:	$ 1.472,80
41 viajes en adelante:	$ 1.262,40

	feb-27
PREMETRO	$ 736,40

Tarifa sin Nominalizar[20]:

Número de viaje mensual	feb-27
1 a 20 viajes:	$ 3.345,36
21 a 30 viajes:	$ 2.676,29
31 a 40 viajes:	$ 2.341,75
41 viajes en adelante:	$ 2.007,22

	feb-27
PREMETRO sin nominalizar	$ 1.170,88

Tarifas y Pases[21]:

TARIFA/PASE	feb-27
Tarifa Social	$ 736,40
Tarifa Estudiantil	$ 294,56
Tarifa Maestro	$ 652,24
Pase Jubilados, Pensionados y Retirados de las fuerzas armadas y de seguridad	$ 0,00
Boleto Estudiantil Primario/Secundario	$ 0,00
Boleto Educativo NivelSuperior Terciario / Universitario / Formación Técnico Profesional	$ 0,00
Pase personas con Discapacidad	$ 0,00
Pase para personas trasplantadas	$ 0,00

19 La tarifa prevista para febrero 2027 se aplicará luego del 5to. día hábil de publicada la aprobación en el Boletín Oficial.
20 La tarifa prevista para febrero 2027 se aplicará luego del 5to. día hábil de publicada la aprobación en el Boletín Oficial.
21 Leer Descripción y Alcance de los mismos según IF-2026-48780782-GCABA-SBASE. La tarifa prevista para febrero 2027 se aplicará luego del 5to. día hábil de publicada la aprobación en el Boletín Oficial.

Sobre estos cuadros propuestos, será de aplicación la metodología expuesta para determinar los nuevos valores en los próximos 12 meses.