



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación...

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través del Ministerio de Transporte, proceda a lo siguiente:

1. Acelere las tratativas para aplicar el SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) en las jurisdicciones del interior del país con más de 200 mil habitantes, como condición previa al otorgamiento de fondos públicos destinados a la compensación tarifaria del transporte automotor.
2. Posibilite que los usuarios del transporte de estas jurisdicciones accedan a los beneficios de la Tarifa Social Federal.

Héctor Orlando Bárbaro

Diputado de la Nación



Fundamentos

Sr. Presidente:

Los subsidios al transporte nacieron como compensación a los usuarios para que paguen menos por el boleto de colectivos, no como compensación a las empresas. Sin embargo, a la fecha el Estado Nacional no tiene control total sobre el destino de los subsidios y Fondos Compensadores, ya que son solo 36 las jurisdicciones (ciudades con más de 200 mil habitantes) donde se aplica el SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.) más conocido como la SUBE nacional.

En las demás jurisdicciones, las provincias siguen percibiendo aportes para sostener el congelamiento de las tarifas pero basan las solicitudes y las rendiciones de estos recursos en declaraciones juradas que simplemente acreditan la percepción por parte de las empresas. No se ejerce sobre ellas un control real de

recaudación, cantidad de pasajeros transportados por kilómetro, frecuencias, etc., como sí ocurre con los prestadores comprendidos en el SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.).

La emergencia por la pandemia de la Covid19 y la necesidad de extender el aporte nacional a las provincias para compensar las afectaciones, incluyó este año la extensión del Fondo Compensador al Transporte hasta fines de agosto. Es decir que, a partir de setiembre, el Ministerio de Transportes de la Nación deberá tramitar con cada provincia la prórroga de la Resolución 14/2020 para que sigan cobrando el Fondo Compensador, o reemplazar ese instrumento por algún otro que mantenga la meta de compensar a los usuarios y evitarles el impacto del incremento de tarifas.

Es un momento particularmente difícil el que nos toca a todos, lo que no quita la obligación del Estado Nacional de fiscalizar el otorgamiento de estos fondos, su oportunidad y necesidad; para ello deberá contar con estadísticas reales que hoy por hoy, solo son garantizadas por el sistema de contralor establecido por la SUBE nacional.

Paralelamente, estos tiempos nos exige igualar la asistencia que viene de la mano del Estado para no caer en discriminaciones que, en esta instancia, tienen un peso enorme desde lo simbólico y un gran impacto en la vida cotidiana de millones de ciudadanos.

En las ciudades donde rige la SUBE Nacional, los usuarios jubilados y pensionados, personal de trabajo doméstico, excombatiente de la Guerra de Malvinas, beneficiario de la AUH, monotributistas sociales, beneficiarios de las becas Progresar y

titulares de programas oficiales de asistencia como el Hacemos Futuro, acceden a la Tarifa Social Federal que les permite viajar con un 55% de descuento en el transporte público. Todos ellos se encuentran incluidos en los grupos de afinidad o atributos sociales definidos en el artículo 5° de la Resolución N° 975 (y sus modificatorias) de fecha 19 de diciembre de 2012, del entonces Ministerio del Interior y Transporte

Actualmente, el descuento rige en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Bahía Blanca, Catamarca, Cipolletti, Comodoro Rivadavia, Corrientes, Formosa, General Pico, General Pueyrredon, Gualaguaychú, Jujuy, Necochea, Neuquén, Olavarría, Palpalá, Paraná, Partido de la Costa, Pergamino, Pinamar, Rafaela, Rawson, Resistencia, Río Grande, Roque Sáenz Peña, San Carlos de Bariloche, San Juan, San Luis, San Martín de los Andes, San Nicolás de los Arroyos, Santa Fe de la Vera Cruz, Santa Rosa, Trelew, Ushuaia, Venado Tuerto, Viedma y Villa Allende; que son las ciudades y municipios que sí aplican la SUBE nacional.

Por Resolución 102/2020 del Ministerio de Transporte se estableció que el beneficio regirá también hasta el 31 de agosto de 2020, por lo que seguramente volverán a discutir en estos días si se renueva esta especial tutela del Estado Nacional a los sectores de la población con mayor vulnerabilidad social.

En esa discusión, entendemos, debe sopesarse la discriminación mencionada y activar los mecanismos para que los ciudadanos de una misma condición sean iguales en derechos, con fundamento en la equidad y a los efectos de brindar igualdad de oportunidades.

En síntesis, estamos en un momento bisagra que obligará

al Gobierno Nacional y a las provincias a volver a discutir y llegar a acuerdos que permitan, por un lado, extender o prorrogar el Fondo Compensador del Transporte (que distribuye 10 mil millones de pesos hasta agosto y triplicó los aportes que percibían en tiempos de Macri) y por el otro, extender el beneficio de la Tarifa Social Federal en las jurisdicciones que sí adoptaron el SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (SUBE).

Se impone, entonces, incrementar el control e igualar los beneficios en todo el país. En esta Legislatura tuvo dictamen de la Comisión de Transporte un proyecto de Ley del Diputado Nacional Américo Selva que va en ese sentido: declara a la SUBE como servicio público y establece el control de las asignaciones de compensaciones tarifarias y subsidios del Estado Nacional a las empresas del sector; además fija que la implementación del Sistema Sube en las jurisdicciones provinciales, de la ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales será "un requisito esencial" para la percepción de subsidios y compensaciones tarifarias del Sector Público Nacional para los servicios de transporte público automotor, ferroviario de superficie, y subterráneo.

Esta futura Ley claramente es el camino, aunque las urgencias surgidas por el vencimiento de las prórrogas de los instrumentos antes mencionados nos obligan a requerir hoy mismo que el Ministerio de Transportes ejerza sus potestades para avanzar en la fiscalización, renovando las exigencias a las provincias para que se adhieran al sistema SUBE nacional.

Valga mencionar el caso de mi provincia, Misiones, para ejemplificar la urgencia en la fiscalización y el control.

El Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) fue creado por el Decreto Nº 84 de 2009. Estableció su alcance inicialmente "a los beneficiarios de compensaciones (SISTAU y R.C.C.) teniendo en cuenta la necesidad de control..." "...para la verificación de la concordancia entre los kilómetros realizados por cada operador y los informados con carácter de Declaración Jurada por cada jurisdicción, y que sirven de base para la asignación de los subsidios que reciben las empresas de transporte".

Las empresas de Misiones que prestan servicios en ciudades de más de 200 mil habitantes (sólo Posadas y Gran Posadas) estaban obligadas a adoptar el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) antes del 30 de junio de 2016. Así lo anunció el Ministerio del Interior y Transporte, que publicó la Resolución 1535/2014 en el Boletín Oficial para implementar la tarjeta en todo el país.

Esa Resolución nunca se cumplió en Misiones. Se sucedieron prórrogas en los plazos, siempre con la excusa de los costos de implementación para dotar a las unidades del GPS y la lectora de tarjetas homologadas por el Banco Nación y la empresa Nación Servicios (operadora del sistema) y pese a que el gobierno nacional se había comprometido a reconocer los gastos.

Con el paso del tiempo la intención quedó en la nada, sobre todo tras la caída de los subsidios nacionales por orden del expresidente Mauricio Macri en 2018. Por ello, el Grupo empresario que brinda servicios en la capital de Misiones continuó operando sin el control nacional y con la posibilidad de objetiva de "dibujar" la cantidad de pasajeros que utilizan el servicio. En la provincia de Misiones se aplica un cuestionado sistema de tarjetas para viajar a través del

“SUBE Misionero”, que opera una firma (Servicios Urbanos SA) creada con fondos de las propias empresas que controla. Esta “tarjeta a la misionera” no brinda información contrastable sobre pasajeros transportados por kilómetro, ni frecuencias.

Pero el Estado Nacional continúa sosteniendo el costo de operación de los servicios mediante el Fondo Compensador que se creó en 2019, se ratificó este año, se prorrogó por una vez y venció el 31 de agosto.

Paralela y notoriamente, las empresas subsidiadas y sin control estatal como las que pertenecen al grupo Zbikoski, en Misiones (que contiene a las firmas Don Casimiro SA, Nuestra Señora del Rosario SA y Tipoka SA), han aumentado su capital notoriamente. Ese grupo empresario hoy opera las empresas La Nueva Metropól (con las líneas 65, 90, 136, 151, 163, 176, 182, 194, 195, 228, 237, 276, 310, 322, 326, 327, 336, 365, 386, 392, 448, 504, 507, 510PB, 670 y 741, en Capital Federal) Misión Buenos Aires y Costera Metropolitana (que tienen la exclusividad del recorrido en la autopista Buenos Aires-La Plata), MODO SA que explota la línea 90, también en CABA, la empresa La Central de Vicente López; y en Misiones le suman la empresa Singer y la empresa “Casimiro” internacional, que explota – también en forma exclusiva- los colectivos y los trenes entre Posadas y Encarnación, Paraguay.

No es intención de este proyecto legislativo poner frenos o reparos al crecimiento empresarial en tanto sea legítimo, sino insistir en la necesidad de control del uso y destino de los fondos públicos que, reitero, deben subsidiar a los usuarios, no a las empresas. Máxime en el caso mencionado, cuando este grupo empresario

enfrenta al menos dos denuncias penales por presunto fraude en torno al cobro de subsidios nacionales al transporte.

Por lo expuesto, solicito a mis pares el acompañamiento al presente proyecto de Resolución.

Héctor Orlando Bárbaro

Diputado de la Nación