



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de Ley:

ARTÍCULO 1º.- Dispónese la continuidad del FONDO COMPENSADOR AL TRANSPORTE AUTOMOTOR DEL INTERIOR, en adelante FOCOMTRI, creado por el Art. 4º de la Ley N° 27.561, prorrogado por el art 72 de la Ley N° 27.591, para los servicios Urbanos Municipales y Urbanos Provinciales, Suburbanos e Interurbanos Provinciales, que no se encuentran comprendidos dentro de las jurisdicciones que integran el ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES (AMBA) delimitado por el Art. 2º de la Ley N° 25.031, facultando al Poder Ejecutivo a establecer prorrogas en idéntico sentido.

ARTÍCULO 2º.- Establécese que las fuentes de financiamiento del FONDO COMPENSADOR (FOCOMTRI) serán:

1.- LOS RECURSOS QUE INGRESAN AL SISTAU (SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR) provenientes del Impuesto de Aplicación Específica al Gasoil que se nutre de la venta de combustibles, como mínimo en un 50% de los mismos una vez que ingresen al FIDEICOMISO creado por el Decreto N° 976/2001. Dichos fondos serán transferidos a las Provincias para ser aplicados a la compra de combustible y/o renovación de flota con prevalencia a unidades ecológicas.

2.- LOS FONDOS DEL TESORO, que tendrán un monto inicial de como mínimo la suma de pesos treinta y cinco mil millones (\$ 35.000.000.000) POR AÑO, que serán incrementados por el PODER EJECUTIVO otorgándole el mismo tratamiento al INTERIOR que al ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, y los que volverán a ser distribuidos a las jurisdicciones bajo el concepto de Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP).

3.- LOS FONDOS REMANENTES DE LA CUENTA donde se destinan los fondos del Decreto N° 301/2018, los que serán utilizados para mantener los niveles de compensación del FOCOMTRI y serán restituidos por la Jefatura de Gabinete de manera que el FOCOMTRI mantenga los niveles de compensaciones que el MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN le garantiza al ÁREA



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

METROPOLITANA DE BUENOS AIRES. Los mismos serán aplicados conforme los mecanismos de distribución que el MINISTERIO DE TRANSPORTE y las PROVINCIAS acuerden.

ARTÍCULO 3°.- Establécese que los recursos establecidos en el Art. 2° ingresarán a una cuenta de segundo grado del FIDEICOMISO creado por el Decreto N° 976/2001. Ello, dentro del SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE creado por el Decreto N° 1377 de fecha 1° de noviembre de 2001 (SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR –SISTAU-) y siendo el Ministerio de Transporte quien instruirá al FIDUCIARIO (BANCO DE LA NACION ARGENTINA) su apertura.

ARTÍCULO 4°.- Dispónese que el MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN distribuirá el FOCOMTRI respetando la participación de cada una de las jurisdicciones provinciales en las compensaciones nacionales liquidadas durante el año 2018 por todo concepto.

ARTÍCULO 5°.- Los fondos que perciba cada provincia en virtud de la distribución primaria del artículo anterior, serán distribuidos conforme los criterios que a tal efecto determine cada Provincia, los cuales serán rendidos conforme dicho criterio.

ARTICULO 6: Encomiéndase al MINISTERIO TRANSPORTE a llevar adelante las acciones necesarias ante el BANCO DE LA NACION ARGENTINA a fin de posibilitar la instrumentación por éste último de una línea especial de crédito para las empresas permisionarias de los servicios de transporte público de pasajeros por automotor, de carácter urbano y suburbano, destinada a la adquisición de unidades para ser afectadas en forma exclusiva a la ejecución de dichos servicios, ya sea a través de su compra y/o de su obtención mediante leasing de los que éstas resulten tomadoras, contemplándose, en lo referente al período de gracia y plazo de pago de dichas operatorias, términos que se ajusten a la real situación económico financiera del sector. Las empresas de Transporte podrán ceder y/o garantizar con hasta el 30 por ciento de los subsidios la adquisición de parque móvil.

ARTICULO 7°.- La presente tendrá vigencia hasta el 31 de Diciembre del 2022, siendo responsabilidad del Ministerio de Transporte de la Nación conjuntamente con las Provincias la concreción de un nuevo sistema y/o régimen que fije los



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

nuevos criterios de distribución de los subsidios de transporte público, garantizando la continuidad a los mismos.

ARTÍCULO 8°.- De forma.-

AUTOR

MARCELO CASARETTO. Frente de Todos (Entre Ríos)



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Que, el Transporte Público de Pasajeros del Interior de País, no comprendido por las jurisdicciones delimitada por el Art. 2º de la Ley N° 25031, hasta el año 2018 coparticipaba del sistema de subsidios otorgados por el Gobierno Nacional, compuesto por el SISTAU, que surge del artículo 1º del Decreto N° 1377/01, al establecer que “corresponde que el SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (SIT) se integre con el SISTEMA VIAL INTEGRADO (SISVIAL) y el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE TERRESTRE (SISTRANS), y este último incluya al SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO (SIFER) y al SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU)”.

Que, asimismo, el esquema de coparticipación, que surge del Art 5º del Decreto 652/02, fijaba que el SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (SIT) establecido por el artículo 1º del Decreto N° 1377/01, incluirá el SISTEMA VIAL INTEGRADO (SISVIAL) y el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE TERRESTRE (SISTRANS). Por su parte, el SISTRANS incluirá el SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO (SIFER) y el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU) y se regirá por lo establecido en el citado decreto y por lo que establezca la Autoridad de Aplicación, de conformidad con las pautas que fije la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION. Facultándose a la SECRETARIA DE TRANSPORTE, para celebrar convenios con autoridades provinciales y/o municipales para incluir en el SISTAU líneas de transporte afectadas al servicio público por automotor urbano de pasajeros de dichas jurisdicciones.



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Que, por el Art. 6° del Decreto 652/02, se establecía que los recursos del FIDEICOMISO definidos en el artículo 20 del Decreto N° 976/01, el equivalente al CIEN POR CIEN (100%) de la Tasa sobre el Gasoil, se destinará: a) A la constitución de la reserva de liquidez establecida en el artículo 14 del Decreto N° 1377/01; b) A inversiones en la Red Vial sujeta al SISVIAL; c) Al SIFER del SIT; d) Al SISTAU del SIT.

Que, bajo las mismas condiciones que surgen del Decreto N° 678/06 que sancionó el Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) para el AMBA, se crea las Compensaciones Complementarias Provinciales establecidas en el Decreto 98/07, Art. 3° — Sustitúyese el Artículo 2° del Decreto N° 1488 de fecha 26 de octubre de 2004 y sus modificatorios por el siguiente: "ARTICULO 2°.- Facultase a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS a disponer el uso de la Reserva de Liquidez hasta un SIETE POR CIENTO (7%) que en concepto de Impuesto sobre el Gasoil ingresen al SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (SIT) durante el plazo establecido en el artículo 1° del presente decreto, a fin de afectar dichos recursos, con carácter provisorio y sujeto a los términos y condiciones que la misma establezca, como refuerzo de las compensaciones tarifarias a las empresas no incluidas en los artículos 1° y 6° del Decreto N° 678/06"

Que, asimismo las empresas del interior, coparticipaban de la asignación de cupos de gasoil a precio diferencial, contempladas por la Resolución 23/2003 de la Secretaría de Transporte de la Nación. Que, bajo las normativas citadas se establecieron desde el Estado Nacional un sistema de compensaciones tarifarias para las jurisdicciones del interior, bajo un régimen de asignación de subsidios congelados al año 2012, por aplicación de la Resolución 422/12, a partir de la cual las compensaciones provenientes del SISTAU y CCP no contemplaron los mayores costos que se fijaban en función de los kilómetros, a diferencia de las condiciones de costos del AMBA que siguieron la Metodología establecida por la Resolución



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

270/09 y sus normas complementarias y concordantes, mediante nuevas asignaciones nacionales o la aplicación de tarifas.

Que, este sistema de subsidios nacionales hacia el interior, tuvo su punto culmine el 31 de diciembre del año 2018, cuando, por aplicación del Art. 115 de la Ley 27467, se derogó el último párrafo del artículo 5° del Decreto N° 652 del 19 de abril de 2002, dejándose sin efecto los convenios suscriptos entre la ex Secretaría de Transporte y las jurisdicciones provinciales, por aplicación de esta norma. Facultándose al PODER EJECUTIVO NACIONAL, a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE, a designar beneficiarios en el marco del fideicomiso creado mediante el decreto 976 del 31 de julio de 2001.

Que, de esta forma los aportes nacionales para el Transporte Público de Pasajeros del interior del país, que hasta el año 2018 significaban un 47% en la coparticipación del sistema, entre los cupos de gasoil diferencial, SISTAU y CCP, representaba una asignación de PESOS VEINTISEIS MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y CUATRO MILLONES SEIS MIL CIENTO DIECISEIS CON DIECINUEVE CTOS (\$ 26.834.006.116,19), se redujeron a PESOS SEIS MIL QUINIENTOS MILLONES (\$ 6.500.000.000), por aplicación del Art. 125 de la ley 27467, que creó el Fondo de Compensación al transporte público de pasajeros por automotor urbano del interior del país, para compensar los desequilibrios financieros que pudieren suscitarse a raíz de las modificaciones por aplicación del artículo 115.

Que, durante el año 2019, a pesar de la firma del pacto fiscal por el cual se generó el compromiso de los Gobiernos Provinciales de brindar sustentabilidad a los sistemas de transporte de pasajeros del interior, con recursos desfasados producto de la creciente inflación provocada por la devaluación de nuestra moneda en relación a divisa norteamericana, frente a los ingresos coparticipables, recurrieron a incrementos tarifarios que afectaron el poder adquisitivo de los usuarios, provocando una fuerte caída de pasajeros transportados. Que, para el año 2020, por el artículo 1° de la Decisión Administrativa N° 1 de fecha 10 de enero de 2020



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

se determinaron los Recursos y Créditos Presupuestarios correspondientes a la prórroga de la Ley N° 27.467 de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2019, con las adecuaciones institucionales del PODER EJECUTIVO NACIONAL establecidas por los Decretos N° 7 del 10 de diciembre de 2019 y N° 50 del 19 de diciembre de 2019.

Que, al haber concluido el plazo estipulado para la vigencia de los convenios suscriptos con las jurisdicciones del interior del país referidos a la aplicación del Fondo de Compensación creado por el artículo 125 de la Ley N° 27.467, el Ministerio de Transporte de la Nación dispuso la firma de nuevos convenios con las Jurisdicciones Provinciales y Municipales, durante todo el año 2020 siendo el MINISTERIO DE TRANSPORTE el encargado de reglamentar los criterios de asignación y distribución del fondo creado por el mismo artículo.

Que, producto de la Emergencia Sanitaria, por el artículo 1° del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260 de fecha 12 de marzo de 2020 se amplió la emergencia pública en materia sanitaria establecida por la Ley N° 27.541, con causa en la pandemia declarada por la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) en relación con el Coronavirus (COVID-19), por el plazo de UN (1) año a partir de la entrada en vigencia del mencionado Decreto.

Que, posteriormente, por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 297 de fecha 19 de marzo de 2020 se estableció el “aislamiento social, preventivo y obligatorio” para todas las personas que habitan en la REPÚBLICA ARGENTINA o que estén en ella en forma temporaria, desde el 20 hasta el 31 de marzo de 2020 inclusive; el cual fue prorrogado por los Decretos de Necesidad y Urgencia N° 325 de fecha 31 de marzo de 2020, N° 355 de fecha 11 de abril de 2020, N° 408 de fecha 26 de abril de 2020, N° 459 de fecha 10 de mayo de 2020, N° 493 de fecha 24 de mayo de 2020, N° 520 de fecha 7 de junio de 2020, N° 576 de fecha 29 de junio de 2020, N° 605 de fecha 18 de julio de 2020, N° 641 de fecha 2 de agosto de 2020, N° 677 de



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

fecha 16 de agosto de 2020 y 714 de fecha 30 de agosto de 2020, hasta el 20 de septiembre de 2020 inclusive.

Que, las jurisdicciones del interior adoptaron mecanismos de regulación y restricciones a los sistemas de transporte de pasajeros, determinando reducciones y suspensiones de los servicios que originaron una caída sin precedentes de pasajeros transportados.

Que, en ese marco, se sanciona la Ley de Presupuesto N° 27561, y en su Art. 4° crea el Fondo COVID de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país y se asigna la suma de pesos diez mil quinientos millones (\$ 10.500.000.000), que será transferido a las provincias y municipios conforme los criterios de distribución que el Ministerio de Transporte de la Nación establezca en la normativa reglamentaria del mismo, debiendo en consecuencia asumir las provincias la integración de una parte de la compensación.

Que, sin embargo y pesar de las claras diferencias en los recursos coparticipables, mediante la sanción de la Ley de Presupuesto 2021 N° 27591, por aplicación del Art. 72, se prorrogó el Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y del interior del país por la suma de PESOS VEINTE MIL MILLONES (\$ 20.000.000.000).

Que, las condiciones actuales del transporte público de pasajeros del interior, al límite de las posibilidades de aportes de nuevos recursos provinciales y del establecimiento de nuevas tarifas, marcando una nueva pérdida de poder adquisitivo de los usuarios del sistema, no permitiendo recuperar pasajeros, en virtud de las medidas sanitarias de restricciones de uso de las unidades, sumado a la inferior demanda del servicio, producto de nuevos esquemas de trabajo que a raíz de la Pandemia se vienen implementando en los distintos sectores de la economía argentina, profundizan la crisis del sector.



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Que, por otra parte, la Unión Tranviarios Automotor (UTA), ha acordado con las cámaras representativas de las empresas del Área Metropolitana de Buenos Aires, un reconocimiento a los trabajadores en la suma de PESOS QUINCE MIL (\$ 15.000) como pago no remunerativo y por única vez a partir del mes de abril 2021 y un 42% de aumento sobre los salarios a partir del mes de mayo.

Que, el acuerdo alcanzado en el AMBA, no tuvo su correlato en el interior del país, ante la manifiesta imposibilidad por parte de la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (FATAP), que nuclea a las cámaras del interior, miembro paritaria en la discusión salarial.

Que, el reconocimiento de mayores costos, producto de los aumentos salariales y los efectos derivados de la inflación, resulta el camino adecuado para resolver el déficit y hacer frente a nuevos compromisos en cuanto al reclamo de los trabajadores y mejoras de las condiciones de prestación de los servicios hacia los usuarios de los sistemas de transporte de pasajeros del interior.

Que, en ese sentido es de considerar, que el sistema de aportes nacionales del AMBA depende de la ecuación de costos que surge de la Metodología aprobada por la Resolución 270/09 y sus normas concordantes y complementarias sancionadas por el Ministerio de Transporte de la Nación, con el objeto de sostener la ecuación financiera.

Que, en esta instancia surge la necesidad de brindar previsibilidad y equidad en la distribución de los recursos para el transporte público del interior, mediante elementos de valoración objetivos, verificables a través del sistema SUBE o tecnologías similares con informe de homologación por Nación Servicios S.A., que permitan un análisis técnico objetivo por parte de las autoridades nacionales, tomando en cuenta los kilómetros realizados en un sistema sobre ejecución normal, considerando un IPK equivalentes, tarifas e ingresos promedios por unidad que operan en el interior del país.



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Que, bajo tales condiciones y en consideración a la ecuación de costos del sistema de Transporte de Pasajeros de Interior, para los servicios urbanos y suburbanos, si tomáramos en cuenta los mismos parámetros que surgen de la Metodología de Costos aplicable al AMBA, a partir de la Resolución 270/09 de la Secretaría de Transporte de la Nación, actualizada por la última norma que contempla tal estructura, la Resolución 313/20 del Ministerio de Transporte de la Nación, siguiendo un criterio de equidad y justicia, al contener los mismos costos y los mismos salarios, sobre tarifas promedios actuales, al Interior le correspondería en forma mensual, la suma de PESOS SEIS MIL MILLONES QUINIENTOS (\$ 6.500.000.000,00).

Que, ahora bien, en atención a la crítica y extrema situación de emergencia agravada por la pandemia, amerita la inmediata intervención del Congreso de la Nación con la finalidad de poder afrontar inicialmente los salarios del personal, para garantizar la continuidad laboral y en consecuencia la futura conectividad en el país cuya SOSTENIBILIDAD de no tomarse urgentes medidas se encontrarán seriamente amenazadas.

Que, debe resaltarse que en materia de transporte público de pasajeros por automotor, las medidas de emergencia adoptadas condujeron a evitar el contagio evitando la propagación de la epidemia al desincentivar la circulación de personas en general, y esta realidad alcanzó a toda la cadena de valor vinculada a las empresas de capitales privados que operan como permisionarias del sistema de transporte por automotor de pasajeros, que hasta ahora solo se asistía por el FONDO COMPENSADOR creado por el Art. 72 de la ley N° 27.591. Que por Resolución N° 29/2021 del Ministerio de Transporte se reglamentó el Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país creado por el artículo 125 de la Ley N° 27.467 de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2019, el cual ha sido prorrogado por el artículo 72 de la Ley N° 27.591 de Presupuesto General



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

de la Administración Nacional para el Ejercicio 2021, a fin de asistir a las Provincias y por su intermedio a las empresas prestadoras de servicios públicos de transporte automotor urbano y suburbano de carácter provincial y municipal de cada jurisdicción.

Que la citada disposición conceptualiza lo que denomina Coeficiente de Participación del Transporte del Interior (CPTI), previendo que a través de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR dependiente de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE se ponderarán los datos procesados de la "INFORMACIÓN BASE", en materia de personal, parque móvil afectado al servicio y kilómetros recorridos de los servicios públicos de transporte automotor urbano municipal y provincial, y suburbano provincial, informados por las distintas jurisdicciones. Si bien excluye a los servicios interurbanos provinciales, lo que genera asimetrías e inequidades entre los distintos tipos de servicios públicos, por lo que corresponde sean incorporados.

Que, asimismo las operadoras del sistema de transporte por automotor de pasajeros del interior, vienen sufriendo un creciente deterioro del capital invertido, imposibilitados de invertir, según surge de las estadísticas sectoriales que demuestran la disminución de los servicios prestados a causa de la contracción de la demanda, lo que conlleva a una reducción del parque móvil y su paulatino envejecimiento, lo que denota el proceso de descapitalización que viene experimentando el sector; sumado a una gradual reducción de la dotación del personal congruente con la pérdida de servicios.

Que, por su parte las cámaras empresarias representativas del sector, por han efectuado presentaciones, manifestando la restricción crediticia general y además la caída drástica de la demanda del servicio, lo que impide el financiamiento de la actividad; sumado a los compromisos tributarios, la proliferación de la oferta de transporte irregular y clandestino, necesarios de controlar a través de la



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Generalización del SISTEMA UNICO BOLETO ELECTRONICO (SUBE) como herramienta eficiente no solo de accesibilidad a la movilidad pre paga sino también por los beneficios que a los usuarios con atributos sociales llevará, sin dejar de destacar la posibilidad de contralor de los servicios y los recursos que en él se invierten.

Que, asimismo es de destacar, que el servicio monomodal de transporte masivo mediante ómnibus es el principal medio de transporte del interior del país, frente a la multimedialidad de la que goza la Región Metropolitana AMBA donde operan servicios de SUBTERRANEOS, TRENES DE CERCANIA METROBUSES sistemas de oferta libre (chárteres), entre otros.

Que, resulta necesario generar instrumentos que acompañen la situación destinados a la inversión en renovación en el interior que aporte seguridad, regularidad y previsibilidad al sistema.

Que, el mecanismo adecuado para instrumentar en el orden nacional procesos tendientes a fomentar la industria y movimiento económico propio de la actividad del transporte de pasajeros, resulta la renovación del parque móvil actual, por debajo de los 5 años de antigüedad, mediante la creación de un Fideicomiso Financiero a cargo del Banco de la Nación Argentina, incentivando en este sentido la incorporación de parque móvil con utilización de combustible bio-Diesel. En tal sentido corresponde fomentar la utilización de los biocombustibles en la flota afectada a los servicios de transporte público masivo de pasajeros en todo el territorio nacional, ya sea de jurisdicción provincial o municipal, en todas sus modalidades de prestación, La migración de los combustibles fósiles tradicionales hacia los biocombustibles en dichos servicios deberán realizarse conforme el cronograma y en la proporción de mezcla (corte porcentual) que la Autoridad de Aplicación de cada jurisdicción en materia de Biocombustibles establezca. Que, resulta necesario asimismo garantizar la permanencia del servicio público de jurisdicciones del interior país y los puestos de trabajo comprometidos en la



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

actividad, minimizando el impacto que las medidas de emergencia sanitaria han ocasionado a la ecuación económica financiera de los operadores.

Que el Artículo 5° de la Ley 27591, faculta al Sr. Jefe de Gabinete de Ministros, a través de decisión administrativa, a distribuir los créditos de la presente ley como mínimo a nivel de las partidas limitativas que se establezcan en la citada decisión y en las aperturas programáticas o categorías equivalentes que estime pertinentes.

Por lo expuesto, solicito a los mis pares la aprobación del presente proyecto.

AUTOR

MARCELO CASARETTO. Frente de Todos (Entre Ríos)