



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

PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que disponga las modificaciones pertinentes a los fines de reestructurar el esquema de asignación de subsidios al transporte público automotor de pasajeros del interior del país para igualarlo al régimen de compensaciones dispuesto a los sistemas de Jurisdicción Nacional, como así también que se equipare con el beneficio del cupo de GAS OIL a precio diferencial, con el objetivo de reducir las brechas tarifarias entre jurisdicciones.



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

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

En Argentina, de acuerdo a los datos del Inventario 2016, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) totales alcanzan los 364 millones de toneladas de dióxido de carbono (CO₂), lo que representa por cada argentino 8,35 toneladas de CO₂eq/habitante.

El sector energía representa el 53% del total de las emisiones de CO₂ y, dentro de este, se ubica el transporte que alcanza el 26% de las emisiones de ese sector. Esto implica que el transporte es responsable del 13,8% de las emisiones totales, por lo que la movilidad se establece como uno de los grandes desafíos a la hora de pensar en cómo Argentina puede alcanzar su meta respecto del cambio climático de cara al 2030.

A través de la segunda Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) presentada, la República Argentina asume el compromiso internacional de no exceder la emisión neta de 359 millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente (MtCO₂eq) en el año 2030, aplicable a todos los sectores de la economía.

De todo esto, resulta necesario el rol del Estado Nacional para proporcionar herramientas y lineamientos generales que permita potenciar las capacidades de las provincias en función de las realidades y necesidades específicas para el desarrollo socioeconómico de cada una de las regiones del país, teniendo en cuenta la cuestión ambiental y las metas de desarrollo sostenible, que instan a proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las



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

personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Desde hace varios años, los sistemas de transporte automotor del interior del país se vieron relegados con respecto a aquellos gestionados por la Jurisdicción Nacional. Los criterios de federalismo en la distribución de compensaciones fueron muy poco equitativos llegando a establecerse brechas de 3 a 1 en la asignación de recursos.

En un principio, todas las jurisdicciones compartían elementos de distribución objetivos a través del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU). Los recursos provenían de la tasa de gas oil y se distribuían por un coeficiente de distribución nacional que estaba vinculado a parámetros operativos: kilómetros recorridos, pasajeros transportados, recaudación y, como última incorporación, cantidad de agentes.

Debido a la evolución de los precios del sector y a la necesidad de mantener tarifas accesibles para el Área Metropolitana de Buenos Aires – definida por el artículo 2° de la Ley N° 25.031- se estableció un Régimen de compensaciones complementarias que alcanzó únicamente a las operadoras del AMBA. Este fue el primer paso hacia una política totalmente diferencial respecto a las provincias, un claro sesgo que impactó principalmente en las tarifas y, obviamente, en la discriminación territorial de los usuarios.

El régimen de compensaciones complementarias (RCC) estaba destinado a compensar los incrementos de costos incurridos por las empresas de servicios de transporte público de pasajeros por automotor de carácter urbano y suburbano que presten servicios dentro del ámbito geográfico definido y tenían como objeto prioritario la



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

cobertura de los costos de personal, de renovación del parque móvil afectado a los servicios a fin de reducir su antigüedad media, y la formación y capacitación obligatoria del personal del sector de manera estable.

La distribución de este Régimen se llevó adelante a través de la definición de una Metodología de Cálculo de Costos de Explotación del Transporte Urbano y Suburbano de Pasajeros por Automotor de Jurisdicción Nacional de la Región Metropolitana de Buenos Aires, la que estableció los parámetros operativos para la asignación a cada operadora en función de la tarifa objetivo establecida. Resulta importante remarcar que los recursos necesarios para afrontar el RCC no provenían de una afectación específica de algún gravamen sino que se sostuvo a través de partidas específicas del Presupuesto General.

A partir del reclamo de las provincias del interior del país, en el 2007 se logró ampliar las transferencias en su favor, pero con montos y criterios distintos a los que tenían las empresas del AMBA. A pesar de sumar recursos, éstos no fueron suficientes ni equiparables a los asignados a AMBA y no cumplieron (ni cumplen) con la necesidad de mantener tarifas más accesibles para los usuarios.

Esta brecha de asignación de recursos nacionales entre jurisdicciones se mantuvo, con algunas oscilaciones, y en el año 2018 se sancionó la Ley N° 27.467 por medio de la cual se derogaron los convenios con las jurisdicciones provinciales y se creó un Fondo de Compensación al transporte público de pasajeros por automotor urbano del interior del país, con el objeto de compensar los posibles desequilibrios financieros que pudieren suscitarse a raíz de las modificaciones producidas por aplicación de esta nueva norma.



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

Como condición de percepción por cada jurisdicción, los estados provinciales deberían hacerse cargo del 50% del equivalente a los montos percibidos por cada una de las empresas operadoras durante el 2018 por todo concepto.

Esta nueva política implementada por el Gobierno central amplificó la brecha entre AMBA y el resto del país e impactó fuertemente en los ingresos del sector, disminuyendo en un 70% los subsidios al interior del país (eliminaron completamente el subsidio al gasoil para el interior del país) y deteriorando, como consecuencia, la capacidad de las empresas de sostener una prestación de calidad.

En el comienzo del 2020, y con una nueva gestión a nivel nacional, se sumaron recursos al interior triplicando los montos que se venían percibiendo durante todo el 2019, pero siendo aún inferiores a 2018. Esta situación, si bien permitió corregir parcialmente las asimetrías, se quedó a mitad de camino, ya que las diferencias entre jurisdicciones se siguen sosteniendo y profundizando.

Durante el año 2020 el Fondo Compensador se pagó durante el primer cuatrimestre (enero a abril) con el objeto de compensar los desequilibrios financieros que pudieran suscitarse a raíz de las modificaciones producidas por aplicación del artículo 115 de la Ley N° 27.467. El monto asignado para el ejercicio 2020 para este Fondo fue de \$6.500.000.000.

Una de las medidas fundamentales adoptadas en 2020 para atenuar el impacto económico producto de la interrupción del transporte en las provincias del país, fue la reglamentación del FONDO COVID DE COMPENSACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DEL INTERIOR DEL PAÍS (Fondo COVID-19), creado por el artículo 4° de la Ley N° 27.561, a fin de asistir a



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

las provincias y por su intermedio a las empresas prestatarias de servicios públicos de transporte automotor urbano y suburbano de carácter provincial y municipal de cada Jurisdicción, en cumplimiento de los acuerdos suscriptos entre las Provincias y el MINISTERIO DE TRANSPORTE y los que se suscriban en el futuro, hasta un monto de afectación de PESOS DIEZ MIL QUINIENTOS MILLONES (\$ 10.500.000.000).

El art. 72 de la Ley 27.591 prorrogó el Fondo de Compensación al transporte público de pasajeros automotor urbano y suburbano del interior del país, asignándose un total de \$20.000.000.000.

El Ministerio de Transporte reglamentó a través de la Resolución 29/2021 la modalidad de asistencia 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 y las condiciones para percibir dichas acreencias. Asimismo, establece la transferencia de \$6.000.000.000 al Fideicomiso creado en virtud del artículo 12 del Decreto N° 976 de fecha 31 de julio de 2001, para afectar a los meses de Enero, Febrero y Marzo del corriente año.

Conforme a lo normado por la Res. N° 142/2021 se fueron asignando transferencias parciales, por un monto a distribuir de PESOS TRES MIL MILLONES (\$ 3.000.000.000.-), a los efectos de poder liquidar dos pagos iguales para los meses de Abril y Mayo 2021.

Adicionalmente, en el mes de julio mediante la Res. 248/21 se aplica una nueva distribución por un monto mensual de hasta PESOS UN MIL QUINIENTOS MILLONES (\$ 1.500.000.000.-), para cada uno de los meses de junio, julio y agosto, todos del año 2021, totalizando la suma de PESOS CUATRO MIL QUINIENTOS MILLONES (\$ 4.500.000.000.-), destinada a compensar a los servicios de transporte público automotor urbano y suburbano, provinciales y municipales. De modo complementario y con



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

idéntica metodología de asignación, los destinatarios de las acreencias distribuidas, se beneficiaron de un refuerzo de PESOS DOS MIL MILLONES (\$ 2.000.000.000.-) para el mes de junio, de PESOS UN MIL MILLONES (\$ 1.000.000.000.-) para el mes de julio y de PESOS UN MIL MILLONES (\$ 1.000.000.000.-) para el mes de agosto, todos del año 2021, totalizando la suma de PESOS CUATRO MIL MILLONES (\$ 4.000.000.000.-) adicionales.

La Resolución 364/2021 asigna una nueva distribución parcial para el mes de Septiembre 2021 por un monto de \$2.500.000.000, agotando de esta manera el total de la partida asignada al Fondo.

Recientemente, el 25 de noviembre del 2021 con el dictado del Decreto 809, se generó un nuevo refuerzo al Fondo Compensador por un monto de \$ 8.000.000.000, reglamentado por la Resolución 466/2021.

En virtud todo esto, el monto total del presupuesto vigente para tal fin en el presente ejercicio asciende a \$ 28.000.000.000. Teniendo en cuenta lo antedicho, resulta inadmisibles que el proyecto de presupuesto 2022 resulte \$ 1.000.000.000 inferior a lo del 2021. De confirmarse esta previsión presupuestaria realizada por el Poder Ejecutivo, se estarían profundizando aún más las asimetrías presupuestarias.

Dicha asimetría en la asignación de recursos del presupuesto nacional en favor de los sistemas de transporte público de pasajeros de las diversas regiones de nuestro país ha profundizado, durante los últimos años, la brecha tarifaria entre el AMBA y el interior del país.

Un ejemplo de lo antedicho surge de comparar la evolución del índice relevado por para el transporte público de pasajeros por parte del INDEC a nivel nacional, por el IPEC en la Provincia de Santa Fe y por la Dirección General de Estadísticas y Censos en la Provincia de Córdoba.



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

Entre octubre de 2021 y enero de 2017, dicho índice exhibe un incremento del 283% según las mediciones del INDEC, mientras que en Santa Fe el aumento en igual período de tiempo ascendió al 327% y en Córdoba fue del 315%.

Como puede notarse, la brecha tarifaria no sólo que es inmensa sino que se va agigantando a medida que pasan los años.

Por todo lo expuesto, resulta necesario definir una serie de medidas tendientes a equiparar los desequilibrios tarifarios entre jurisdicciones:

1- Reestructurar el esquema de asignación de subsidios a cada jurisdicción mediante la afectación de más y nuevos recursos, con la definición de criterios equitativos de distribución a las empresas operadoras de todo el país. De manera tal que todas las unidades computables a lo largo y ancho del país cobren la misma asignación de subsidios.

2- Permitir que todas las empresas operadoras del transporte público del interior del país accedan al beneficio del cupo GAS OIL a precio diferencial que actualmente sólo disponen las empresas que prestan dichos servicios en el AMBA.

A su vez, resulta estratégico en una segunda instancia avanzar hacia la incorporación de mecanismos financieros para permitir la renovación de la flota hacia nuevas tecnologías más limpias.

En virtud de todo lo expuesto, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto.