

Proyecto de Ley

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

RÉGIMEN FEDERAL DE COMPENSACIONES DE LOS INCREMENTOS DE COSTOS PARA EL TRANSPORTE FLUVIAL REGULAR DE PASAJEROS CON TARIFA REGULADA QUE BRINDA SERVICIOS EN EL TERRITORIO NACIONAL.

Artículo 1°: Declárase de interés público el servicio de transporte fluvial regular de pasajeros con tarifa regulada en todo el territorio nacional.

Artículo 2°: Créase el Régimen Federal de Compensaciones de los Incrementos de Costos para el Transporte Fluvial Regular de Pasajeros con Tarifa Regulada que brinda servicios en el territorio nacional.

Artículo 3°: La presente Ley tiene como objeto compensar al transporte fluvial regular de pasajeros con tarifa regulada, de todo el país, de los incrementos en los costos de la explotación del servicio, a fin de asegurar el normal acceso de la población al servicio público y garantizar la sustentabilidad de la actividad.

Artículo 4°: Quedan comprendidas como beneficiarias del Régimen Federal de Compensaciones fijado por la presente Ley la totalidad de las empresas de transporte fluvial regular de pasajeros con tarifa regulada que prestan servicios en el territorio nacional.

Artículo 5°: La Autoridad de aplicación de la presente Ley es el Ministerio de Transporte de la Nación o el que en el futuro lo reemplace. En tal carácter debe efectuar la distribución de los fondos correspondientes al Régimen Federal de Pasajeros con Tarifa Regulada fijado por la presente Ley.

Artículo 6°: A los fines de efectuar la distribución de los fondos del Régimen creado por la presente Ley, la Autoridad de Aplicación debe tomar como referencia para la base del cálculo la diferencia entre el valor de la tarifa regulada y el incremento de los costos que afrontan las empresas; priorizando los costos de personal, así como los de mantenimiento y renovación de la flota destinada a la actividad.

Artículo 7°: Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo precedente, la Autoridad de aplicación de la presente Ley debe tener en cuenta los siguientes criterios de distribución:

- a) Kilómetros recorridos.
- b) Pasajeros transportados.
- c) Cantidad de unidades que prestan servicios.

Artículo 8°: Los fondos necesarios para financiar el funcionamiento del Régimen Federal de Compensación creado por la presente Ley deben ser provistos por el Tesoro Nacional, con afectación específica para el sostenimiento y desarrollo del servicio de transporte fluvial regular de pasajeros con tarifa regulada.

Artículo 9°: Los recursos estimados anualmente por el Ministerio de Transporte para efectuar las compensaciones dispuestas por la presente Ley conforme a los criterios establecidos en los artículos 6° y 7°, deben integrarse a un Fideicomiso específico creado al efecto en el Banco de la Nación Argentina.

Artículo 10°: El Ministerio de Transporte, en su carácter de responsable de la administración del Fideicomiso instituido en el artículo anterior, queda facultado para celebrar los convenios que resulten necesarios a fin de la instrumentación del Régimen Federal de Compensaciones establecido por la presente Ley.

Artículo 11°: Facúltese al Poder Ejecutivo Nacional a dictar las normas de carácter procedimental y/o complementario que resulten necesarias para la implementación del Régimen Compensatorio fijado, así como para adoptar y/o propiciar, según corresponda, toda otra medida destinada al cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Artículo 12°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La presente iniciativa tiene como objeto declarar de interés público el servicio que presta el transporte fluvial regular de pasajeros con tarifa regulada en todo el territorio nacional.

En virtud de tal declaración se crea un Régimen Federal de Compensaciones de los Incrementos de Costos para el Transporte Fluvial Regular de Pasajeros con tarifa regulada que brinda servicios en el país, con prescindencia de su jurisdicción.

La situación de crisis por la que atraviesa el sector empresario objeto del proyecto regulatorio puesto a vuestra consideración, que amenaza severamente la sustentabilidad económica de la actividad y pone en riesgo la normal continuidad de un servicio público irremplazable, utilizado por un nutrido grupo de la población que reside, trabaja o debe trasladarse por territorios insulares y/o costeros, amerita la intervención de este Honorable Congreso, que como casa de la democracia debe velar por el acceso a los derechos esenciales de la totalidad de las y los habitantes de la nación, así como asegurar la conectividad y el desarrollo de todos los territorios que integran nuestro país.

En el actual contexto económico y social, caracterizado por el aumento generalizado de tarifas, así como de la totalidad de los precios de los productos de primera necesidad, insumos y servicios; al mismo tiempo que cae el poder adquisitivo de los salarios, haberes jubilatorios, pensiones y asignaciones del sistema de la seguridad social, generando una ostensible retracción en el mercado interno que complica paulatinamente la sustentabilidad de muchas actividades productivas, de servicios y comerciales, resulta necesario que el Estado realice sostenidos esfuerzos para asegurar el acceso de la población a los servicios públicos, para la satisfacción de necesidades colectivas primordiales.

En efecto, consideramos que el servicio de transporte fluvial regular de pasajeros constituye un servicio público primordial para quienes deben utilizarlo cotidianamente debido a sus lugares de residencia y/o trabajo. Si bien algunas de las empresas prestatarias del servicio reciben, en virtud de la aplicación de normativa oportunamente dictada por el Ministerio de Transporte mediante el Decreto n° 159/2004, un subsidio que cubre una parte del gasoil que utilizan, el servicio no resulta suficiente en el contexto actual de la operatoria del mismo, siendo cada vez

más evidente la necesidad de que las compensaciones dispuestas se extiendan a materias cada vez más acuciantes, como los costos del personal que desempeña tareas en el servicio y los que corresponden al mantenimiento y renovación de la flota, fundamentales para garantizar la seguridad y la calidad que requiere el mismo.

La política de compensaciones tarifarias (como la aplicada al transporte público de pasajeros automotor de carácter urbano y suburbano por medio de los Decretos 1377/2001; 652/2002 y 301/2004) que propicia la iniciativa bajo análisis, ha resultado una adecuada herramienta para limitar el impacto sobre las tarifas de los incrementos de costos que experimenta el sector empresario, evitando que estos repercutan en la economía de grupos sociales de escasos recursos. Tales compensaciones generan un equilibrio entre un costo tarifario excesivo, que desvirtúa el servicio e imposibilita su acceso a importantes sectores sociales, y la no sustentabilidad lisa y llana de la actividad económica llevada a cabo por los empresarios. La política pública de subsidios sobre los servicios públicos ha demostrado resultar idónea para reducir los costos para los usuarios o consumidores, complementando de manera indirecta sus ingresos; a la vez que aseguran márgenes de rentabilidad para el sector empresarial a cargo de la explotación comercial.

Al contexto descrito debe sumarse que las restricciones imperantes en el mercado constituyen un grave obstáculo para que las empresas del sector puedan acceder a mecanismos de financiamiento viables para el mantenimiento y/o sustitución de la flota, así como para afrontar los diversos costos operativos que implica la explotación de la actividad. En la actual coyuntura las empresas de transporte fluvial de pasajeros ven severamente limitadas sus posibilidades de acceder a las líneas de crédito implementadas por las entidades bancarias y financieras, situación que evidentemente atenta contra el fomento a la producción y el trabajo, lo que debería constituir el horizonte de las políticas públicas implementadas por el Estado.

A lo expuesto debemos añadir el endeudamiento que pesa sobre las empresas prestadoras del servicio como consecuencia de la inviabilidad económica de la explotación comercial en el marco adverso que venimos describiendo.

El tratamiento desigual que en la práctica afecta al Transporte Público Fluvial Regular de Pasajeros si se lo compara con el Transporte Público Terrestre de Pasajeros perjudica no solo a los usuarios directos de este transporte, sino también a las provincias que a través del mismo desarrollan y llevan adelante actividades productivas y de la vida social en comunidad. Se denota así la falta de una adecuada política "equitativa" en la distribución de los recursos del Estado, que repercute negativamente en la vida de quienes habitan territorios de gran extensión y alta complejidad. Las dificultades son muchas, desde la atención en la salud, el traslado a centros educativos, la problemática de las inundaciones y las complejas formas de producir más allá del continente.

Debemos tener en cuenta que, en términos generales, los bienes o servicios privados son provistos por las empresas o particulares a un precio o tarifa que permite cubrir los costos de operación e inversión, así como generar lucro. En ese esquema, los consumidores o usuarios que no pueden pagar el precio o tarifa quedan, por definición, excluidos del acceso de ese bien

o servicio. Cuando se trata de servicios públicos la situación es diferente. La exclusión de determinados sectores de la comunidad del servicio como consecuencia del alto nivel de la tarifa puede representar un significativo costo social, a la vez de constituir una situación de inequidad inadmisibles en un Estado democrático y garante de derechos, en el que todos los ciudadanos reciban igual calidad de servicio y en consecuencia igual aplicación de derechos constitucionales.

En definitiva, consideramos que la iniciativa propuesta tiende a proteger los derechos de los usuarios y consumidores garantizando un nivel tarifario razonable y accesible, al mismo tiempo que genera un alivio para el sector empresario, que debe afrontar los costos de una actividad que en el contexto resulta deficitaria.

Por último, cabe referenciar que el presente proyecto de mi autoría fue presentado con anterioridad por expediente 2944-D-2018 habiendo perdido estado parlamentario.

Por los argumentos expuestos solicitamos a las Legisladoras y los Legisladores que integran este Honorable Congreso que acompañen con su voto la propuesta puesta a vuestra consideración.