

2022 – Las Malvinas son argentinas

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina...

DISTRIBUCIÓN EQUITATIVA DEL SUBSIDIO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

Artículo 1º.- La presente ley tiene por objeto garantizar la distribución equitativa y federal de los subsidios correspondientes al SISTRANS (Sistema Integrado de Transporte Terrestre), eliminando las asimetrías existentes entre las distintas jurisdicciones del país.

Artículo 2º.- El Poder Ejecutivo Nacional distribuirá de manera equitativa y federal los subsidios del SISTRANS (Sistema Integrado de Transporte Terrestre) entre las 24 jurisdicciones del país en base a las siguientes pautas:

- 1. Unidades vigentes habilitadas y declaradas a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte por todas las jurisdicciones del país.
- 2. Cantidad de empleados activos declarados al Ministerio de Transporte de la Nación.
- 3. Cantidad de kilómetros promedio mensuales recorridos por las unidades computables en el semestre inmediato anterior a la asignación del subsidio.

Artículo 3°.- El Poder Ejecutivo Nacional deberá informar al Congreso de la Nación y al Consejo Federal del Transporte los montos distribuidos a cada jurisdicción de acuerdo a los parámetros establecidos en el artículo 2° de la presente ley.

Artículo 4°.- A los efectos de lograr una coordinación tarifaria federal eficiente y equitativa, la autoridad de aplicación incorporará a los convenios que suscriba la Nación con las provincias y municipios la condición ineludible de adoptar el sistema SUBE a efectos de que las distintas jurisdicciones mantengan el carácter de beneficiarios del SISTRANS.



Artículo 5°.- Facúltase al Jefe de Gabinete de Ministros a adecuar las partidas presupuestarias a fin de dar cumplimiento a la presente

Artículo 6°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Jorge Raúl Rizzotti
Francisco Monti
Pedro Galimberti
Fernando Carbajal
Martin Arjol
Lidia Ascarate
Gabriela Lena
Mario Negri
Ximena Garcia
Hugo Romero
Manuel Aguirre
Jorge Vara
Marcos Carasso
Marcela Coli
Julio Cobos



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El Fondo Fiduciario Sistema de Infraestructura del Transporte (FFSIT) se creó en 2001 a través del Decreto 976/01. Es un fondo de carácter extrapresupuestario que busca promover la inversión en infraestructura de transporte.

Originalmente, estaba compuesto por el Sistema Vial Integrado (SISVIAL) y el Sistema Ferroviario Integrado (SIFER). El SISVIAL era el principal destino del FFSIT y estaba dirigido a financiar obras de infraestructura en la red vial nacional y provincial. Sin embargo, luego de la crisis económica de 2002 los fondos del FFSIT fueron gradualmente reencausados al Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU).

El SISTAU fue creado con el objetivo de compensar a los concesionarios por el congelamiento de las tarifas, principalmente en los corredores viales más importantes. Además, el SISTAU se utilizó en forma creciente para subsidiar gastos corrientes de empresas operarias del transporte. Junto con el SIFER, el SISTAU se integró a una nueva división del FFSIT: el Sistema Integrado de Transporte Terrestre (SITRANS), que pasó a ser el encargado de organizar las asignaciones a las empresas proveedoras de servicios en transporte automotor y ferroviario y fue ganando terreno gradualmente frente al SISVIAL como destino principal del Fondo.¹

Así, podemos destacar que "Los subsidios al transporte benefician en mayor medida a los usuarios del AMBA que a otras regiones de menores ingresos relativos, como el Noroeste Argentino (NOA), donde el gasto en servicios de transporte es de los más elevados del país..." (Barbero et al, 2011, Castro y otros, 2014).

Ya en 2013, el AMBA recibía casi \$1.000 por habitante de subsidios al transporte, mientras que en otras provincias el subsidio por habitante oscilaba entre los \$300 y \$400.

¹ https://www.cippec.org/wp-content/uploads/2017/03/2157.pdf





En este contexto, a pesar del aumento de los subsidios del Estado nacional al sistema de transporte de pasajeros, los indicadores de calidad y oferta no mejoraron hasta 2010, revirtiéndose esta tendencia en los últimos años. Al recibir la mayor parte de sus ingresos a través de los subsidios estatales, las empresas tienen **escasos incentivos** para mejorar la prestación de los servicios (Barbero et al, 2011).

La distorsión es una herencia de la transferencia inconclusa de los servicios luego de la creación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) en el año 1996.

Conforme surge de un informe elaborado por la Asociación Argentina de Presupuesto y Administración Financiera Pública (ASAP):

- Los subsidios al transporte, financiados con transferencias de la Administración Pública Nacional crecieron del 0,2% a 1,5% del Producto Bruto Interno (PBI) entre 2005 y 2011. Sin embargo, a partir de 2012 las transferencias dirigidas al sector como porcentaje del PBI y del total de los subsidios nacionales experimentaron una leve caída.
- El transporte público de pasajeros concentra más del 70% de los subsidios al transporte.
- Los subsidios explican casi el 80% de los ingresos de las empresas prestatarias de servicios de transporte automotor de pasajeros en el AMBA.

Un estudio elaborado por el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC), advierte que "los subsidios benefician en mayor medida a la población del AMBA que a jurisdicciones de menor ingreso, como por ejemplo, las ubicadas en el NOA". Y concluye que "esto indica la presencia de importantes



errores de inclusión, es decir, la filtración del subsidio a hogares que no lo necesitan y, en particular, a hogares de ingresos medios".

Según datos de ASAP a noviembre del 2017 los subsidios al transporte que financia la Nación ascendieron a \$70 mil millones de los cuales:

- Unos \$37 mil millones fueron a pasajes de colectivos fundamentalmente de la región metropolitana.
- Otros \$29 mil millones fueron a trenes de la región metropolitana.
- Esto significa que el 95% de los subsidios nacionales van a la región metropolitana.

Estos datos muestran la enorme magnitud de recursos nacionales usados en beneficio del área metropolitana y explican el hecho de que las tarifas en Buenos Aires sean sustancialmente más bajas que en el resto del país, aun considerando los aumentos anunciados. Se trata de una irritante discriminación contra los más de 2.000 centros urbanos que tiene la Argentina.

En el Año 2020, el monto total de los Subsidios al Transporte Automotor de Pasajeros fue de alrededor de 83 mil millones de pesos.

El AMBA absorbió más del 74% de los subsidios nacionales al transporte automotor de pasajeros. De los cuales el 97% proviene del FFSIT (Fondo Fiduciario al Sistema de Infraestructura del Transporte) y un 3% del Subsidio al Gasoil. En cambio, la Provincia de Buenos Aires, recibió un 1,78%.

El transporte de Larga distancia recibió del FFSIT, un 4,01%, y le siguen en importancia Córdoba (3,70%), Santa Fe (3,05%), Mendoza (2,29%), Tucumán (1,92%) y provincia de Buenos Aires (1,78%), Salta (1,24%), San Juan (1,03%) y Misiones (1,00%). La provincia de Jujuy recibió un 0,96% de los subsidios totales al Transporte Automotor de Pasajeros en el 2020. El resto del país suma un porcentaje del 4,60%.

Hasta mayo del 2021, el monto total de los Subsidios al Transporte Automotor de Pasajeros alcanzó 40.580 millones de pesos. El AMBA recibió nuevamente casi un 78% de los subsidios nacionales al transporte automotor de pasajeros.



En conclusión, **entre el AMBA y el interior del país existe una brecha abismal**. El AMBA percibe hoy en día, alrededor del 90% de la totalidad de los subsidios nacionales a pesar de tener parque móvil, nómina de personal y estructura de costos equivalentes a un 60% de todo el sistema de transporte nacional.

Todo esto ha resentido la sensibilidad de la ecuación costos-subsidios-tarifas, agravando la crisis de las empresas y del sistema de transporte del interior del país. Ello puede observarse en el siguiente cuadro de FATAP:

Compensaciones Tarifarias Montos asignados por mes Enero20-Marzo22				
RIODO	АМВА	INTERIOR	Dif % AMBA - INTERIOR	
DICIEMBRE 18	4.032.159.065,76	1.880.183.606,64	46,6%	
ENERO 20	8.046.246.547,31	1.571.495.280,96	19,5%	
FEBRERO 20	8.150.398.190,68	1.571.495.280,96	19,3%	
MARZO 20	8.449.059.222,83	1.571.495.280,96	18,6%	
ABRIL 20	9.354.056.560,45	1.569.768.144,44	16,8%	
MAYO 20	7.839.019.691,58	1.603.798.003,17	20,5%	
JUNIO 20	7.351.386.924,91	1.601.478.969,13	21,8%	
JULIO 20	9.066.808.084,43	1.601.478.969,13	17,7%	
AGOSTO 20	9.068.094.653,84	1.459.874.312,09	16,1%	
SEPTIEMBRE 20	11.179.976.171,00	0,00	0,0%	
OCTUBRE 20	11.285.852.076,00	1.330.031.478,04	11,8%	
NOVIEMBRE 20	11.142.784.465,00	1.330.031.478,04	11,9%	
DICIEMBRE 20	10.866.324.884,00	1.330.031.478,04	12,2%	
ENERO 21	10.673.085.014,47	3.000.000.000,00	28,1%	
FEBRERO 21	10.672.876.101,90	1.500.000.000,00	14,1%	
MARZO 21	10.633.140.853,15	1.500.000.000,00	14,1%	
ABRIL 21	10.672.757.777,47	1.500.000.000,00	14,1%	
MAYO 21	15.663.287.670,86	1.500.000.000,00	9,6%	
JUNIO 21	14.708.402.098,15	3.500.000.000,00	23,8%	
JULIO 21	15.121.849.146,60	2.500.000.000,00	16,5%	
AGOSTO 21	14.638.381.744,12	2.500.000.000,00	17,1%	
SEPTIEMBRE 21	14.806.968.846,80	2.500.000.000,00	16,9%	
OCTUBRE 21	14.409.799.632,82	2.500.000.000,00	17,3%	
NOVIEMBRE 21	14.349.900.043,98	2.500.000.000,00	17,4%	
DICIEMBRE 21	18.207.737.256,89	2.500.000.000,00	13,7%	
ENERO 22	18.396.675.831,96	3.200.000.000,00	17,4%	
FEBRERO 22	17.824.140.202,87	3.200.000.000,00	18,0%	
MARZO 22	18.036.867.996,82	3.200.000.000,00	17,7%	

Evidentemente, lo percibido por el resto de las provincias en concepto de subsidios de parte de Nación no alcanza a cubrir los gastos y al mismo tiempo mantener un precio del boleto en niveles de paridad con la región del AMBA. Hay provincias en donde el boleto alcanza casi \$80 mientras que en AMBA el precio promedio del boleto es cercano a los \$23, lo que implica una diferencia de casi el 400%. Obsérvese el siguiente cuadro, también elaborado por FATAP:



DATOS COMPARATIVOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO PASAJEROS

CONCEPTO	АМВА	INTERIOR
Cantidad de Unidades	18.039	10.830
Cantidad de Agentes	49.519	30.116
Agentes/Unidad	2,75	2,3
Monto Mensual Compensación Proyectado Abril 22 - Ajustado (en millones de \$)	23.000	3.500
Subsidio STN por BUS	1.275.015	268.714
TARIFA BASE (Abonada por usuarios)	\$ 18,00 (*)	\$ 51,49 (**)

(*) Última actualización ABRIL 2019 - Ticket Promedio \$ 14,17

(**) Valor promedio aumentos 1º Trimestre 2022 - 34% de aumento prromedio

Para colmo de males, esta histórica disparidad en la forma de distribuir los fondos destinados a subsidiar el transporte público de pasajeros se ha acrecentado en el último tiempo. En relación con 2021 se realizaron transferencias por 102 mil millones para la región del AMBA mientras que para todo el interior apenas fueron de 30 mil millones, y no ha variado sustancialmente al día de la fecha. Muy por el contrario, la inflación proyectada hará que el monto acordado por el gobierno nacional con las provincias sea incluso más insuficiente para cubrir los costos de funcionamiento de un sistema que, como vimos, ha sido históricamente discriminatorio.

Por todo lo expuesto es que solicito a los Señores Diputados que acompañen, con su voto afirmativo, al presente proyecto de ley.

Jorge Raúl Rizzotti
Francisco Monti
Pedro Galimberti
Fernando Carbajal
Martin Arjol
Lidia Ascarate
Gabriela Lena
Mario Negri



Ximena Garcia
Hugo Romero
Manuel Aguirre
Jorge Vara
Marcos Carasso
Marcela Coli
Julio Cobos