



"Las Malvinas son argentinas"

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados...

PROGRAMA NACIONAL DE REPARTO EQUITATIVO Y FEDERAL DE SUBSIDIOS NACIONALES AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

ARTÍCULO 1º.- PROGRAMA: Créase en todo el territorio Nacional el “PROGRAMA NACIONAL DE REPARTO EQUITATIVO Y FEDERAL DE SUBSIDIOS NACIONALES AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS”, tanto para líneas urbanas como suburbanas de la República Argentina.

ARTÍCULO 2º.- FINALIDAD: El presente Programa tendrá por finalidad la distribución de los subsidios al transporte público de pasajeros bajo criterios equitativos de distribución, para líneas urbanas y suburbanas de jurisdicción provincial, nacional y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el que será solventado a través del FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA”, creado en la presente ley

ARTÍCULO 3º.- FONDO: En el marco del Programa Nacional de Reparto Equitativo y Federal de Subsidios Nacionales al Transporte Público de Pasajeros; créase el “FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA”, por la suma total de Pesos setenta y dos mil quinientos millones (\$ 72.500.000.000) para el ejercicio 2022, con la finalidad de constituir una asistencia primaria a los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros, de carácter urbano y suburbano de la República Argentina. El origen de su composición primigenia tiene en cuenta los aportes totales realizados por el Estado Nacional durante el año 2021 al “Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país”, más los aportes totales realizados a las líneas de jurisdicción nacional.

ARTÍCULO 4º.- AUTORIDAD DE APLICACIÓN: El Ministerio de Transporte de la Nación será la Autoridad de Aplicación de la presente ley y dictará la normativa reglamentaria y complementaria necesaria para la implementación tanto del Programa Nacional de Reparto Equitativo y Federal de Subsidios Nacionales al Transporte como del



"Las Malvinas son argentinas"

de Fondo Único de Asistencia al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano de la República Argentina, creado por el artículo 3° de la presente ley.

ARTÍCULO 5.- CRITERIOS DE DISTRIBUCIÓN: La Autoridad de Aplicación será la encargada de disponer la distribución y asignación de los recursos integrados al "FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA", en base a la ponderación de las siguientes variables objetivas:

1. Unidades Computables: entiéndase por tales, las unidades habilitadas, vigentes y declaradas a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) por todas las jurisdicciones provinciales del país y CABA; y unidades afectadas a los servicios de jurisdicción nacional.
2. Agentes Computables: es la cantidad de empleados activos declarados al Ministerio de Transporte de la Nación mediante el Sistema Informático de Liquidación y Administración de Subsidios (SILAS), con un tope máximo de tres (3) agentes por unidad computable.
3. Kilómetros Recorridos: es la cantidad de kilómetros promedio mensuales recorridos por las unidades computables en el semestre inmediato anterior.

En ningún caso podrá destinarse más del 30% de la totalidad de fondos existentes en el Fondo Único de Asistencia al Transporte Público de Pasajeros creado en la presente ley a una misma Provincia y/o jurisdicción.

ARTICULO 6°.- INFORMACIÓN: Las jurisdicciones provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires deberán informar a la Autoridad de Aplicación las variables mencionadas en el artículo precedente de forma semestral a fin de mantener actualizada la información de la realidad local de dichas jurisdicciones y proceder así a realizar la distribución y asignación de subsidios.

ARTICULO 7°.- RECURSOS: La Autoridad de Aplicación será la encargada de realizar la redistribución sobre la base de los recursos del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU), de los impuestos sobre los combustibles líquidos y al dióxido de carbono conforme lo estipulado en el artículo 19 de la Ley N° 23.966 (T.O. 1998), con las modificaciones introducidas por el artículo 143 de la Ley N° 27.431, y sus normas reglamentarias; y con recursos del Presupuesto General que se transfieran al Fideicomiso creado en virtud del artículo 12 del Decreto N° 976 de fecha 31 de julio de 2001.



"Las Malvinas son argentinas"

ARTÍCULO 8°.- ASISTENCIAS COMPLEMENTARIAS: Las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, deberán implementar mecanismos de asistencias complementarias a las otorgadas en el marco del mismo, a los fines de brindar sustentabilidad a sus respectivos sistemas de transporte público de pasajeros.

ARTICULO 9°.- ACTUALIZACIÓN: A fin de establecer la partida de asistencia al "FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA", en cada presupuesto anual, la actualización resultará de conformidad al mayor valor resultante de la comparación entre el índice inflacionario proyectado para cada ejercicio en la Ley de Presupuesto Anual y la tasa de crecimiento anual del Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) reguladas por el Decreto N° 678/06, para los grupos tarifarios correspondientes a la Jurisdicción Nacional.

ARTÍCULO 10.- GASOIL A PRECIO DIFERENCIAL: Dispónese el acceso equitativo de todas las provincias y/o jurisdicciones al esquema de Compensación de Precio diferencial del Gas Oil para las empresas de transporte público de pasajeros por automotor Urbano y Suburbano.

ARTÍCULO 11.- ATRIBUTOS SOCIALES: Establécese el acceso equitativo de todas provincias y/o jurisdicciones, inclusive aquellas que aún no han adoptado el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) al esquema de atributos sociales y/o tarifas diferenciales vigentes en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y a los sistemas de boleto integrado, para aquellas jurisdicciones que cuenten con sistemas de transporte multimodal.

ARTÍCULO 12.- VIGENCIA: La presente Ley entrará en vigencia a partir del día 01 de julio de 2022.

ARTICULO 13.- DEROGACIÓN: Deróguese el artículo N° 125 de la Ley N° 27.467 de Presupuesto de gastos y recursos de la Administración Nacional para el Ejercicio 2019 y todo tipo de subsidios diferenciales en transporte para el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) para el ejercicio 2022 y los ejercicios subsiguientes.

ARTÍCULO 14.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.



"Las Malvinas son argentinas"

FUNDAMENTOS:

Sr. Presidente:

Desde el año 2002, para afrontar a las graves consecuencias de la crisis económica del 2001 y mediante Decreto N° 652/02 (19/4/2002), comenzó a subsidiarse, de manera unificada para todo el país, el transporte público automotor de pasajeros al incorporarse el Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU) como destinatario de los recursos provenientes de la Tasa al Gasoil, a través de sus Artículos 5° y 6°, los cuales rezan: *"Art. 5: ...El Sistema de Infraestructura de Transporte (SIT) incluirá el Sistema Vial Integrado (SISVIAL) y el Sistema Integrado de Transporte Terrestre (SISTRANS). (...) y este último al Sistema Ferroviario Integrado (SIFER) y al SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU)".* *"Art. 6: "...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..."*.

Dicho esquema de coparticipación fue regulado por el citado Decreto y reglamentado por la Secretaria de Transporte del entonces Ministerio de la Producción, facultándose a la misma 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.

Paralelamente, por Resolución N° 23/2003 de la Secretaría de Transporte dependiente del entonces Ministerio de Planificación Federal, inversión Pública y Servicios de la Nación se dispuso que las empresas permisionarias de los servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor, que prestaran el servicio bajo pautas de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad, habitualidad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios; y cuyo servicio estuviese sujeto a una tarifa expresamente regulada, de carácter urbano, suburbano e interurbano; coparticiparan de la asignación de cupos de gasoil a precio diferencial, en atención a las condiciones de emergencia económica y la persistencia de las condiciones por las que atravesaba el sector del transporte público.

En el año 2005 se sanciona ley 26.028 por medio de la cual se establece un impuesto sobre la transferencia a título oneroso o gratuito, o importación, de gasoil o cualquier otro combustible líquido que lo sustituya en el futuro, con afectación específica al desarrollo de



"Las Malvinas son argentinas"

proyectos de infraestructura vial y/o a la eliminación o reducción de los peajes existentes, a compensaciones tarifarias a las empresas de servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor, al transporte de cargas por automotor y a los subsidios e inversiones para el sistema ferroviario de pasajeros o de carga. En su artículo 12 determina las alícuotas, al decir: *"La alícuota fijada por el artículo 5° de la presente ley será afectada: a) El veinte con veinte centésimos por ciento (20,20 %) en forma exclusiva y específica al fideicomiso constituido conforme a lo establecido por el Título II del decreto 976 del 31 de julio de 2001, con las reformas que le introdujeran los decretos 652 del 19 de abril de 2002 y 301 del 10 de marzo de 2004, y otras normas reglamentarias y complementarias vigentes a la fecha de sanción de esta ley; b) Uno con ochenta centésimos por ciento (1,80 %) de la alícuota para compensaciones tarifarias al sistema de servicio público de transporte automotor de pasajeros de áreas urbanas y suburbanas bajo jurisdicción municipal y provincial, con excepción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el área metropolitana Buenos Aires.* Posteriormente este artículo fue sustituido por art. 1° de la Ley N° 26.454 (B.O. 16/12/2008).

El Decreto 564/2005 a través del cual se reglamentó la ley 26.028 y que luego fuera modificado por Decreto 868/2013 estableció los criterios de distribución de los recursos del Fideicomiso a que se refiere el Artículo 12 de la citada Ley y que conforman el Sistema de Infraestructura de Transporte creado por el Decreto N° 1377/2001, mismos que serían aplicados con carácter transitorio desde la entrada en vigencia de la ley mencionada y hasta el 31 de diciembre de 2005.

De manera adicional a los recursos distribuidos provenientes de la Tasa sobre el gasoil y al cupo de gasoil a precio diferencial, mediante el Decreto N° 678/06 se creó el Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) 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 bajo jurisdicción nacional que presten servicios en el ámbito geográfico delimitado por el Artículo 2° de la Ley N° 25.031 (AMBA); rompiendo así con la equidad del reparto de los subsidios que hasta el momento se venía manteniendo.

Posteriormente por Decreto N° 98/2007 se facultó a la Secretaria de Transporte del entonces Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública 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, ingresaban hasta el momento al SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (SIT) a fin de afectar dichos recursos, con carácter provisorio y sujeto a los términos y condiciones que la misma estableciera, al refuerzo de las compensaciones tarifarias a las empresas no incluidas en los artículos 1° y 6° del Decreto N° 678/06



"Las Malvinas son argentinas"

(pertenecientes al AMBA), creándose así las denominadas Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP).

Bajo la normativa analizada se desarrolló desde el Estado Nacional un esquema de subsidios con relativa paridad entre las distintas jurisdicciones. Estos subsidios se encontraban conformados por SISTAU, cupo de gasoil a precio diferencial y Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) para la región metropolitana de Buenos Aires, que para el interior del país se denominaron Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP).

Asimismo desde el año 2009, mediante el dictado de la Resolución N° 270/09, de la Secretaria de Transporte, entonces dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, se aprobó "la 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", basándose en un modelo de simulación en donde el cálculo es efectuado mediante una fórmula polinómica cuyos términos tratan de reproducir la totalidad de los costos kilométricos en los que incurre una empresa considerada "representativa" de cada grupo de tarifación. Que tal modelo de simulación de costos no tuvo su correlato para los sistemas de transporte del interior del país.

De allí en más, la distribución de los subsidios al transporte para el interior del país se compuso por algunas variables características de los sistemas de transporte, en muchos casos sin relación directa con la evolución de los costos, de manera no unificada, mientras que para el AMBA la distribución tendrá en cuenta estructuras de costos que periódicamente se fueron aprobando y actualizando, en las que se incluyen para su análisis un sinnúmero de variables, tales como: DETERMINACIÓN DEL COSTO POR KM (combustibles, neumáticos, engrase y lavado, reparación y mantenimiento del material rodante, depreciación del material rodante, seguro del vehículo, patentes y TNFT, salarios del personal, seguros del personal, de máquinas, herramientas e inmuebles; impuestos y tasas municipales, costo del capital invertido, licencia nacional habilitante, control técnico del material rodante, peajes, impuestos nacionales y compensaciones, impuesto a los ingresos brutos, costo de gerenciamiento, etc.); CARACTERÍSTICAS DE LAS EMPRESAS REPRESENTATIVAS (pasajeros transportados, kilometraje anual recorrido por la empresa, parque móvil de la empresa tipo (vehículos), recaudación por venta de boletos, recorrido productivo medio anual por vehículo (en km.), kilometraje improductivo (%), vida útil del vehículo (en km.), vida útil del vehículo (en años), velocidad comercial (km/hora), recaudación media por km, Índice Pasajero Kilómetro, antigüedad media del parque, ingreso medio por pasajero; RENDIMIENTOS Y CONSUMOS ESPECÍFICOS (consumo de combustible (lts/km),



"Las Malvinas son argentinas"

consumo de aceite (lts/km) consumo de grasa (kg/km) consumo de aceite de caja (lts/km), cantidad de cubiertas, cantidad de cámaras, cantidad de protectores, vida útil de los neumáticos (km), prolongación de vida útil por recapado, vida útil total del juego de neumáticos, recapados admitibles/cubierta, conservación de neumáticos/costo neumáticos (%), cant. de engrases generales c/10.000 km, metros cuadrados de terreno/vehículo, etc.; COSTO DEL PERSONAL (Determinación de las Asignaciones remunerativas por conductor (convenio), Determinación de las Asignaciones no remunerativas por conductor (convenio), Determinación de las Cargas Sociales, Otras sumas fijas anuales, Determinación de Horas Extras del personal de Conducción, Remuneraciones promedio personal de no conducción, Seguros del personal, etc.). Que los ítems mencionados son sólo algunos de los que conforman los listados de las estructuras de costos mencionadas.

Esta situación se acentuó aún más con la Ley de Presupuesto Nacional para el año 2018, por medio de la cual se establecieron una serie de modificaciones a los parámetros anteriormente analizados, a saber: *ARTÍCULO 57.- Sustitúyese el artículo 4° del decreto 652 del 19 de abril de 2002, ratificado por la ley 26.028 por el siguiente texto: ARTÍCULO 4°.- El Ministerio de Transporte instruirá al Fiduciario establecido por el inciso b) del artículo 13 del decreto 976/01, para que aplique el equivalente a un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) de los recursos provenientes del impuesto establecido en el artículo 1° de la ley 26.028 o de aquellos impuestos selectivos que en el futuro se destinen al Fideicomiso de Infraestructura de Transporte a que se refiere el título II del referido decreto, al sistema ferroviario de pasajeros y/o carga y para compensaciones tarifarias al sistema de servicio público de transporte automotor de pasajeros de áreas urbanas y suburbanas bajo jurisdicción nacional, así como a acciones para favorecer aspectos vinculados a la transformación del sistema de transporte de cargas por automotor de la misma jurisdicción. Asimismo, podrán transferirse parte de los recursos mencionados al SISVIAL. ARTÍCULO 61.- Incorpórase como inciso h) del artículo 14 del decreto 976 del 31 de julio de 2001 y ratificado por la ley 26.028, lo siguiente: h) El Fideicomiso PPP y/o los Fideicomisos Individuales PPP, creados por el artículo 60 de la Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2018, y los contratistas bajo la ley 27.328 para obras de infraestructura de transporte vial y ferroviaria en todo el territorio nacional. ARTÍCULO 62.- Incorpórase como inciso g) del artículo 23 del decreto 976 del 31 de julio de 2001 y ratificado por la ley 26.028, lo siguiente: g) A cubrir las obligaciones que surjan en el marco de los Contratos de Participación Público-Privada bajo la ley 27.328, relativos a obras de infraestructura vial y ferroviaria en todo el territorio nacional, incluyendo la integración al Fideicomiso PPP y/o a los Fideicomisos Individuales PPP.*



"Las Malvinas son argentinas"

A su vez el Art. 63 expresamente disponía: *ARTÍCULO 63.- La facultad contemplada en el inciso c) del artículo 14 y en el inciso b) del artículo 23 del decreto 976 del 31 de julio de 2001 y ratificado por la ley 26.028, sólo podrá ser ejercida por decreto del Poder Ejecutivo nacional.*

ARTÍCULO 101.- Exímese del Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y el Gas Natural previsto en el título III de la ley 23.966 (t.o. 1998) y sus modificatorias, del impuesto establecido en el artículo 1° de la ley 26.028 y de todo otro tributo específico que en el futuro se imponga a dicho combustible, a las importaciones de gas oil y diesel oil y su venta en el mercado interno, realizadas durante el año 2018, a los fines de compensar los picos de demanda de tales combustibles destinados al abastecimiento del mercado de generación eléctrica.

La exención dispuesta en el párrafo anterior será procedente mientras la paridad promedio mensual de importación del gas oil o diesel oil sin impuestos, a excepción del Impuesto al Valor Agregado, no resulte inferior al precio de salida de refinería de esos bienes.

Autorízase a importar bajo el presente régimen para el año 2018, el volumen de UN MILLÓN QUINIENTOS MIL METROS CÚBICOS (1.500.000 m³), el que puede ser ampliado en hasta un VEINTE POR CIENTO (20 %), conforme la evaluación de su necesidad realizada en forma conjunta por la Secretaría de Hacienda dependiente del Ministerio de Hacienda y la Secretaría de Energía Eléctrica dependiente del Ministerio de Energía y Minería.

El Poder Ejecutivo nacional, a través de los organismos que estime corresponder, distribuirá el cupo de acuerdo a la reglamentación que dicte al respecto, debiendo remitir al Honorable Congreso de la Nación, en forma trimestral, el informe pertinente que deberá contener indicación de los volúmenes autorizados por empresa y condiciones de suministro.

En los aspectos no reglados por el presente régimen, serán de aplicación supletoria y complementaria, las disposiciones de la ley 26.022.

A través del decreto 301/18 se constituyó una reserva de liquidez para el Fideicomiso creado por decreto 976/01 serían distribuidos de la siguiente manera, previa aplicación del descuento correspondiente a la reserva de liquidez según lo establecido en el artículo 1° del decreto: a. El (50%) al SISTEMA VIAL INTEGRADO (SISVIAL). b. El (32,5%), al SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU). c. El (17,5%), al SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO (SIFER). A su vez el artículo 3° de dicho decreto estableció que los recursos integrados al Fideicomiso creado por el Decreto N° 976/01 de conformidad con el artículo 19, inciso g) de la Ley N° 23.966 (t.o. 1998) y sus modificatorias, serían distribuidos, previa aplicación del descuento correspondiente a la reserva de liquidez según



"Las Malvinas son argentinas"

lo establecido en el artículo 1° del decreto: a. El (65%), al SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU) y (35%), al SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO (SIFER).

Un nuevo punto de inflexión en materia de subsidios al transporte público de pasajeros del interior del país se produjo con la sanción de la Ley N° 27.467 (Presupuesto Nacional Año 2019), por aplicación de su Art. 115, mediante el cual se derogó el último párrafo del artículo 5° del Decreto N° 652/2002, dejándose sin efecto los convenios suscriptos entre la ex Secretaría de Transporte y las jurisdicciones provinciales, y se facultó al Ministerio de Transporte de la Nación, a designar beneficiarios en el marco del Fideicomiso creado mediante el Decreto N° 976 del 31 de julio de 2001. Asimismo, por el artículo 125 de la mencionada Ley de Presupuesto, se creó el "Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País", para compensar los desequilibrios financieros que pudieran suscitarse a raíz de las modificaciones por aplicación del artículo 115, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2019.

El Ministerio de Transporte reglamentó el artículo 125 de la Ley 24.467 para el año 2019, mediante las Resoluciones N° 1085/2018 y 1086/2018 disponiendo la metodología a aplicar para la distribución de los subsidios al transporte público con destino al interior del país. De esta manera los aportes nacionales para el transporte público de pasajeros del interior del país, integrados hasta el año 2018 por los cupos de gasoil a precio diferencial, SISTAU y CCP se redujeron drásticamente para el año 2019 importando tan sólo la suma de Pesos seis mil quinientos millones (\$ 6.500.000.000) por aplicación del Art. 125 de la Ley N° 27.467.

Durante el 2019, y pese a los ingentes esfuerzos económicos realizados por los Gobiernos Provinciales para brindar sustentabilidad a los sistemas de transporte de pasajeros del interior, se produjeron incrementos tarifarios, generándose un efecto negativo en el poder adquisitivo de los usuarios, provocando una fuerte caída de pasajeros transportados, todo ello, producto de la gran reducción en los subsidios nacionales y la crisis macroeconómica argentina. Esta situación se extendió por D.N.U N° 4/2020, que prorrogó para el año 2020 la vigencia de Ley N° 27.467 de Presupuesto General Año 2019, debido a la Pandemia por Covid-2019.

Al haber concluido el plazo estipulado para la vigencia de los convenios suscriptos con las jurisdicciones del interior del país para el año 2019, el Ministerio de Transporte de la Nación dispuso la firma de nuevos convenios con las Jurisdicciones Provinciales y Municipales, para el año 2020, siendo el Ministerio de Transporte de la Nación el encargado de reglamentar los criterios de asignación y distribución del fondo creado por el mismo artículo. Que tal reglamentación fue llevada a cabo por la citada cartera ministerial mediante Resolución N° 14/2020, modificada por su similar N° 50/2020.



"Las Malvinas son argentinas"

El 13/08/2020 se sanciona la Ley de Presupuesto N° 27.561 para el ejercicio 2020, disponiéndose la creación, mediante su Art. 4º, del "Fondo COVID de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País", asignándosele la suma de Pesos diez mil quinientos millones (\$ 10.500.000.000), para ser transferidos a las provincias y municipios conforme los criterios de distribución que el Ministerio de Transporte de la Nación estableciera en la normativa reglamentaria del mismo, debiendo en consecuencia asumir las provincias la integración de una parte de la compensación, tal reglamentación fue llevada a cabo mediante Resoluciones N° 196/2020 y N° 276/2020, ambos instrumentos del citado Ministerio de Transporte.

De los considerandos de la Resolución N° 196/2020 surge lo siguiente: *"Que, paralelamente, en materia de nuevos servicios públicos que estableciesen las jurisdicciones se consideró que las mismas no podrán acrecer en materia de kilómetros, personal y parque móvil afectados a los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros urbanos y suburbanos de su ejido territorial, respecto de los datos históricos registrados en la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DE TRANSPORTE (CNRT) y en el Sistema Informático de Liquidación y Administración de Subsidios (SILAS); a fin de no generar distorsiones en los coeficientes de distribución y de respetar los topes máximos establecidos en la Resolución N° 422 de fecha 21 de septiembre de 2012 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, debiendo las jurisdicciones involucradas tomar a su cargo las compensaciones resultantes de aquellas diferencias que se produjesen en virtud de modificaciones operativas que las mismas hayan autorizado a las empresas operadoras de los servicios aludidos(...)"*

Para el AMBA, en cambio, rigieron durante el año 2020, las Resoluciones Nros. 146/2020 y 313/2020 mediante las cuales se fueron aprobando de manera actualizada en sus Anexos los cálculos de los "costos e ingresos medios de los servicios de transporte de pasajeros urbanos y suburbanos de la región metropolitana de Buenos Aires" y en función de ello, se establecieron los montos de las compensaciones tarifarias a distribuir entre los prestadores de los servicios de transporte de pasajeros urbanos y suburbanos. Se establecieron también en ambas resoluciones, para los servicios de transporte de jurisdicción nacional *"los montos establecidos serán abonados con los recursos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU), de los impuestos sobre los combustibles líquidos y al dióxido de carbono conforme lo estipulado en el artículo 19 de la Ley N° 23.966 (T.O. 1998), (...), y con recursos del Presupuesto General que se transfieran al Fideicomiso creado en virtud del artículo 12 del Decreto N° 976 de fecha 31 de julio de 2001."*



"Las Malvinas son argentinas"

Así las cosas, ya para el año 2021, y pesar de las claras diferencias en los recursos coparticipables, mediante la sanción de la Ley de Presupuesto N° 27.591, por aplicación de su Art. 72, se prorrogó el “Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país”, por la suma de Pesos veinte mil millones \$ 20.000.000.000. Monto que luego fuera modificado por el artículo 2° del DNU n° 809 de fecha 25 de noviembre de 2021, que se modificó el artículo 72 de la Ley N° 27.591 de Presupuesto para el ejercicio 2021, dejándolo redactado del siguiente modo: *“Prorróguese el Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país por la suma de PESOS VEINTIOCHO MIL MILLONES (\$ 28.000.000.000)”*.

No obstante lo consignado, y aun habiéndose producido la ampliación presupuestaria del 40 % no se logró revertir una nueva caída en la coparticipación del sistema. Se advierte que la reglamentación del “Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país” para el año 2021, fue llevada a cabo mediante Resoluciones N° 29 de fecha 28 de enero, N° 142 de fecha 13 de mayo, N° 248 de fecha 22 de julio, N° 364 de fecha 7 de octubre, y N° 466 del 03 de diciembre, todas de 2021, del citado Ministerio de Transporte.

El criterio de distribución que definían estas resoluciones solamente tenían en cuenta las unidades computables informadas a la Nación con el tope dispuesto por Resolución 422/2012 del ex Ministerio del Interior y Transporte, mientras que para el AMBA rigieron durante el año 2021, las Resoluciones N° 313/2020, (enero a abril de 2021), N° 198/2021 (mayo a octubre de 2021) y 355/2021 (incremento agosto, setiembre y octubre 2021) mediante las cuales se fueron aprobando de manera actualizada los cálculos de los “costos e ingresos medios de los servicios de transporte de pasajeros urbanos y suburbanos de la región metropolitana de Buenos Aires” y se establecieron los montos de las compensaciones tarifarias a distribuir entre los prestadores de los servicios de transporte de pasajeros urbanos y suburbanos.

Más allá de la metodología utilizada, si analizamos el total de los subsidios y los dividimos por unidad computable, se verá que el nivel de asistencia es muy desigual; ya que el interior recibe un 76% menos, aproximadamente, de lo que reciben las unidades de jurisdicción nacional del AMBA, o lo que es el equivalente, una unidad del interior recibe sólo el 24% de lo que recibe una unidad de jurisdicción nacional del AMBA. En el AMBA el 85% del costo de la prestación de los servicios de jurisdicción nacional es solventado por subsidios nacionales, mientras que el 15% restante es cubierto por el usuario. Para el interior la realidad es muy diferente y dispar, ya que mientras los aportes nacionales cubren, aproximadamente



"Las Malvinas son argentinas"

en promedio el 32% de los costos, los usuarios cubren entre el 30% y el 50 %, y el resto es solventado por la jurisdicción provincial y/o municipal.

Todo lo descripto anteriormente incide finalmente en los usuarios de los sistemas de transporte urbanos y suburbanos del interior del país quienes deben pagar nominalmente una tarifa superior, que en algunos casos llega a ser hasta un 350% por sobre la tarifa que se paga, para prestaciones equivalentes en el AMBA. Hay que tener en cuenta que las tarifas de "arranque" en las provincias se encuentran en el rango que va desde los \$24 a los \$80 pesos, mientras que en el AMBA la tarifa inicial es de \$ 18 pesos. Cabe destacar que la tarifa del boleto en AMBA no sufre incrementos desde el año 2019, mientras que en el resto del país se han actualizado en más de una oportunidad, sobre todo en el año 2021.

Es de notar que el servicio monomodal de transporte masivo mediante ómnibus es el principal medio de transporte en el interior del país, frente al esquema multimodal del que goza el AMBA, donde operan servicios de subterráneos, trenes de cercanía, metro-buses, entre otros.

De conformidad a todo lo expuesto, en esta instancia surge la necesidad de equiparar los distintos sistemas de transporte existentes en la República Argentina a los fines de ser asistidos por un único esquema primario de subsidios, mediante la creación de un "Programa Nacional de Reparto Equitativo y Federal de los Subsidios Nacionales al Transporte Público de Pasajeros" el que tendrá por finalidad la distribución de los subsidios al transporte público de pasajeros en trayectos de corta y mediana distancia que circulan en cada una las Provincias, y Ciudad Autónoma de Buenos Aires bajo criterios equitativos de distribución, con independencia a la existencia o no de interjurisdiccionalidad a través del "Fondo Único de Asistencia al Transporte Público de Pasajeros por Automotor - Urbano y Sub-Urbano de la República Argentina", que elimine las inequidades existentes que provoca la dicotomía AMBA-Interior del País, al tener dos regímenes diferenciados de asistencia, generando un marco de previsibilidad a las distintas jurisdicciones del interior, llevando a cabo en acciones concretas el principio federal, como forma de gobierno adoptada por la Nación Argentina en su Carta Magna, mediante la implementación de elementos de valoración objetivos, para todas las jurisdicciones por igual.

Corresponde, en función de lo expuesto, derogar el artículo N° 125 de la Ley de Presupuesto de gastos y recursos de la Administración Nacional para el Ejercicio 2019 (N° 27.467) mediante el cual se creó el "Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país", aún vigente por la prórroga dispuesta por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 882 de fecha 23 de diciembre de 2021 y cumplimentar con el compromiso asumido en el último Pacto Fiscal del año 2017, en cuanto



"Las Malvinas son argentinas"

a la eliminación de los subsidios diferenciales en materia de transporte para el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) para el ejercicio 2022 y los ejercicios subsiguientes.

El criterio de distribución debe basarse en variables objetivas, claramente identificables, medibles y susceptibles de ser controladas periódicamente, de manera tal que permitan instaurar un esquema transversal equitativo en los diferentes sistemas de transporte existentes en el país que permita colocar a todos los sistemas urbanos y suburbanos del país en un primer escalón de equidad. Estas variables objetivas compondrán el "FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR - URBANO Y SUBURBANO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA", y son las siguientes:

1. Unidades computables: entiéndase por tales, las unidades habilitadas vigentes y declaradas a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) por todas las jurisdicciones provinciales del país, CABA y unidades afectadas a los servicios de jurisdicción nacional.

2. Agentes computables: es la cantidad de empleados activos declarados al Ministerio de Transporte de la Nación mediante el Sistema Informático de Liquidación y Administración de Subsidios (SILAS), con un tope máximo de tres (3) agentes por unidad computable.

3. Kilómetros recorridos: es la cantidad de kilómetros promedio mensuales recorridos por las unidades computables en el semestre inmediato anterior.

En ningún caso la asignación de subsidios a una misma provincia y/o jurisdicción podrá superar el 30% de la totalidad del Fondo creado en la presente ley; siendo éste un tope razonable a la distribución de los fondos nacionales y el medio idóneo para alcanzar los fines de equidad propuestos por la presente ley.

Asimismo, la totalidad de los sistemas urbanos y suburbanos cuentan con tecnología de gestión a través del equipamiento de hardware y software instalado en las distintas unidades mediante las cuales se prestan los servicios, que permiten brindar información auditable sobre el funcionamiento de los mismos. De dichos registros informáticos se puede controlar la cantidad de kilómetros efectivamente prestados en cada uno de los sistemas.

A efectos de asignarle una composición inicial al "FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR - URBANO Y SUBURBANO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA", corresponde tomar como base los aportes totales realizados por el Estado Nacional durante el año 2021 al "Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del



"Las Malvinas son argentinas"

interior del país”, más los aportes totales realizados a las líneas de jurisdicción nacional, ajustado por la pauta inflacionaria incluida en el proyecto de Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio Fiscal del año 2022.

Conforme los parámetros enunciados en el párrafo anterior, el monto inicial del “FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR - URBANO Y SUBURBANO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA”, asciende a la suma de Pesos ciento sesenta y cuatro mil doscientos treinta y cinco millones (\$ 164.235.000.000) para el ejercicio 2022, el cual corresponde distribuir en función de las variables antes mencionadas. La actualización anual de dicho FONDO se hará de conformidad al mayor valor entre el índice inflacionario proyectado para cada ejercicio en la Ley de Presupuesto Anual y la tasa de crecimiento anual del Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) reguladas por el Decreto N° 678/06, para los grupos tarifarios correspondientes a la Jurisdicción Nacional.

Lo expresado en el párrafo anterior tiene como objetivo la imposibilidad de generar desfasajes entre los porcentuales globales otorgados como asistencia primaria en el marco del “Programa Nacional de Reparto Equitativo y Federal de los Subsidios Nacionales al Transporte Público de Pasajeros” y las compensaciones transferidas de manera complementaria por el Estado Nacional a las líneas de jurisdicción nacional del AMBA.

En cuanto a la Autoridad de Aplicación de la presente Ley corresponde designar al Ministerio de Transporte de la Nación, ministerio naturalmente competente por la materia de la presente ley, a quien se deberá facultar para disponer la distribución de los recursos integrados al mencionado Fondo con base en una ponderación de las unidades y agentes computables, y kilómetros recorridos.

Los montos a distribuir por la Autoridad de Aplicación deberán ser afrontados por el ESTADO NACIONAL, con los recursos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU), de los impuestos sobre los combustibles líquidos y al dióxido de carbono conforme lo estipulado en el artículo 19 de la Ley N° 23.966 (T.O. 1998), con las modificaciones introducidas por el artículo 143 de la Ley N° 27.430, y sus normas reglamentarias; y con recursos del Presupuesto General que se transfieran al Fideicomiso creado en virtud del artículo 12 del Decreto N° 976 de fecha 31 de julio de 2001.

El “FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR - URBANO Y SUBURBANO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA”, constituye un esquema de asistencia primario y equitativo para todas las jurisdicciones alcanzadas, siendo responsabilidad de la jurisdicción nacional, provincial y/o municipal



"Las Malvinas son argentinas"

realizar los aportes complementarios que consideren necesarios a los fines de brindar sustentabilidad a sus respectivos sistemas de transporte público de pasajeros materializando de esa manera la finalidad que se ha tenido en cuenta al crear el Programa Nacional de Reparto Equitativo y Federal de Subsidios al Transporte Público de Pasajeros.

Asimismo, y en función del trabajo que se viene llevando a cabo entre las distintas jurisdicciones provinciales del interior del país, corresponde proponer y formalizar la creación del Consejo Federal del Transporte (COFETRA), el cual estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte de la Nación, de las Autoridades de Aplicación en materia de transporte de cada una de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), siendo sus funciones impulsar las políticas generales en materia de transporte público, bajo los principios de coordinación, cooperación, coparticipación y corresponsabilidad entre sus integrantes, prestar y recibir asesoramiento, formular propuestas ante los cuerpos legislativos y organismos administrativos, nacionales o provinciales, en materia de su competencia o interés, vincularse con organismos internacionales por intermedio del Ministerio de Transporte de la Nación, fortalecer a sus integrantes en su equipamiento y capacitación profesional, efectuar o encomendar estudios e investigaciones de interés común, asegurando además un completo, regular y actualizado intercambio de documentación oficial, informes, estadísticas y publicaciones entre sus miembros y toda otra actividad que resulte necesaria para el cumplimiento de sus objetivos. El Consejo Federal del Transporte (COFETRA) actuará de conformidad a la composición que se establezca en la reglamentación de la presente Ley.

Según información del Ministerio de Transporte, hasta diciembre de 2021 las provincias (sin el AMBA) recibieron \$27.267 millones de pesos en concepto de compensaciones por el transporte público automotor de pasajeros. De ese total, un 17,3% correspondió a la provincia de Córdoba (\$4.715 millones), 14,7% a Santa Fe (\$4.009 millones), 10,1% a Mendoza (\$2.743 millones) y 9,2% a Tucumán (\$2.502 millones).

Como se puede apreciar en el cuadro que se sumará a continuación, el sistema es una continuidad de "parches" carece de una mirada integral ya que se plantean dos realidades: una para el AMBA y otra para las provincias y las ciudades del interior. Hace pocos días la Nación realizó dos medidas a los fines de tener un impacto en el interior: por un lado, pasó de forma inconsulta 32 líneas a la Capital Federal y por otro aumentó en \$46.000 millones los subsidios al transporte de pasajeros del interior. Estas dos cuestiones demuestran la continuidad en la línea de improvisación y ausencia de un plan integral y federal sobre el tema ya que no dan una solución al reclamo de fondo y permiten un manejo discrecional de los fondos.

Esto queda visible cuando vemos que las líneas que transitan en el conurbano o transitan entre este y la Capital continúan recibiendo los subsidios, pero de forma unilateral, la Nación se desprende de líneas de colectivo y se las pasa la Ciudad de Buenos Aires, sin el más mínimo diálogo. Aquí es donde entendemos que hay cierta arbitrariedad y discrecionalidad. De igual forma vemos con cierta preocupación, como será la asignación de este nuevo fondo, esperando que no haya discrecionalidad entre una provincia y otra. También nos preocupa que los recursos sociales, para con aquellas provincias que no han adoptado aún el sistema SUBE, se entreguen y que no se utilice la ausencia de este sistema como una excusa para evitar que sean asignados.

Tabla de compensaciones al interior por provincia

Jurisdicción	2020	2021	% Part 2020	% Part 2021
Buenos Aires (no AMBA)	1.487.750.046	1.942.236.242	8%	7%
Catamarca	237.605.928	389.809.602	1%	1%
Chaco	425.450.651	625.032.689	2%	2%
Chubut	358.365.645	554.775.249	2%	2%
Córdoba	3.083.007.823	4.715.266.437	17%	17%
Corrientes	443.885.840	774.895.333	2%	3%
Entre Ríos	570.013.645	970.590.517	3%	4%
Formosa	132.530.396	194.572.858	1%	1%
Jujuy	804.365.784	1.376.735.800	4%	5%
La Pampa	60.562.111	94.999.809	0%	0%
La Rioja	98.609.332	171.867.268	1%	1%
Mendoza	1.906.111.250	2.743.041.510	11%	10%
Misiones	829.668.814	1.260.716.380	5%	5%
Neuquén	360.436.051	583.968.669	2%	2%
Río Negro	255.215.464	419.888.494	1%	2%
Salta	1.030.253.131	1.381.803.530	6%	5%
San Juan	856.251.449	1.368.468.906	5%	5%
San Luis	286.668.515	419.816.307	2%	2%
Santa Cruz	31.331.368	1.123.200	0%	0%
Santa Fe	2.539.197.266	4.008.885.723	14%	15%
Santiago del Estero	540.611.971	726.678.627	3%	3%
Tierra del Fuego	35.521.617	39.860.755	0%	0%
Tucumán	1.600.540.517	2.501.905.979	9%	9%
Total general	17.973.954.615	27.266.939.880	100%	100%

Fuente: elaboración propia en base a Ministerio de Transporte.

En 20 años no se ha planteado un esquema superador ni una solución plena a esta situación, sino que sólo se han acrecentado las diferencias entre el AMBA y el interior del país de forma claramente negativa.



"Las Malvinas son argentinas"

Ello lleva a la necesidad de que el Poder Ejecutivo Nacional declare la emergencia del sector, arbitre los medios necesarios para garantizar la prestación del servicio de transporte de pasajeros urbano y suburbano en todo el territorio del país e inste al Ministro de Transporte de la Nación a que diseñe y proyecte la implementación de un nuevo sistema equitativo y federal.

Los problemas del transporte provocan una grave crisis social, cuya consecuencia deriva en la paralización del servicio y la imposibilidad de los ciudadanos para trasladarse principalmente a sus trabajos.

Entendemos que en este momento es necesario replantear la denominada Tasa del GasOil y el acceso por parte del transporte del interior a una tarifa diferencial del combustible para comenzar a implementar un acceso igualitario y federal al transporte.

Finalmente, el esquema de distribución propuesto en base a la ponderación de las variables objetivas detalladas, resulta necesario para garantizar la buena salud del servicio público de transporte en todas las jurisdicciones del país, así como los puestos de trabajo comprometidos en la actividad, otorgando mayor previsibilidad a todos los integrantes del sistema, brindando una herramienta que a su vez, tienda a la unificación de los montos que se abonan en concepto de tarifa, disminuyendo sus asimetrías en los distintos puntos del país; distribuyendo los fondos de manera equitativa y federal, atendiendo a las necesidades del transporte público de todas las jurisdicciones del país de manera tal de ofrecer un servicio público de calidad en toda la República y materializando así una mayor equidad y justicia social.

Es por todas las razones expuestas, que los invitamos a acompañar el presente proyecto.

Jimena Latorre – Lisandro Nieri – Pamela Verasay

**Alejandro Cacace – Gabriela Lidia Ascárate – Ximena García – Gabriela Lena- Gabriela Brouwer de koning- Gustavo Bohuid – Carlos Zapata – Susana Laciari – Marcelo Orrego
Laura Rodríguez Machado – Alberto Asseff- Laura Carolina Castets.**