

## PROYECTO DE LEY

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina,*

*reunidos en Congreso sancionan con fuerza de Ley:*

### LEY DE RÉGIMEN DE SUBSIDIOS AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

**ARTÍCULO 1°.- Objeto.** La presente ley tiene por objeto establecer un régimen para la distribución equitativa y transparencia en la publicidad de los subsidios destinados al transporte público de pasajeros existentes o a crearse en el futuro.

**ARTÍCULO 2°.- Principios.** La distribución de los subsidios destinados al transporte público se realizará teniendo en cuenta los siguientes principios y variables:

- a) equidad federal;
- b) registro formal de unidades en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT);
- c) registro formal de empleados y su magnitud, y;
- d) trayectos anuales autorizados y efectivamente realizados.

Ninguna jurisdicción podrá beneficiarse con un porcentaje superior al 30% de los subsidios totales otorgados.

**ARTÍCULO 3°.- Publicidad y transparencia.** El listado de los subsidios se publicará semestralmente en la página del Ministerio de Transporte de la Nación, detallando tipo de subsidio, beneficiario, provincia a la que corresponde y monto otorgado.

Asimismo, se publicará un comparativo de lo recibido globalmente por cada provincia y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**ARTÍCULO 4°.- Tarifas Federales.** El Consejo Federal de Transporte fijará el monto máximo de la tarifa de transporte público y la variación máxima de tarifas entre distintas jurisdicciones del país, debiendo compensarse a través de los subsidios los costos extras que se presenten en alguna jurisdicción.

**ARTÍCULO 5°.- Asistencia Crediticia.** Créase una línea crediticia especial del Banco Nación con tasa preferencial para la compra y renovación de unidades de transporte público.

**ARTÍCULO 6°.- Autoridad de Aplicación.** El Ministerio de Transporte de la Nación será autoridad de aplicación de la presente Ley.

**ARTÍCULO 7°.- Presupuesto.** Adecúense las partidas presupuestarias para dar cumplimiento a la presente norma.

**ARTÍCULO 8°.- De forma.** Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**Autor:**

**Coautores:**

**Julio Cobos**

**Mario Negri**

**Ximena García**

**Juan Martín**

**Soledad Carrizo**

**Ricardo Buryaile**

**Lidia Ascarate**

**Marcela Coli**

**Marcos Carasso**

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El transporte público de pasajeros, debe ser, por naturaleza, asimilado a un “servicio público”, ya que debido a su importancia para el desarrollo económico y social, éste debe ser garantizado, controlado y procurado por el Estado Nacional.

En este sentido, en cumplimiento de estos deberes, resulta necesario que el Estado aplique diversas políticas públicas de incentivo y apoyo, como los sistemas de subsidios generalizados o localizados con el objeto de garantizar la factibilidad de uso por parte del mayor número posible de ciudadanos, a partir de tarifas accesibles, como así también para solventar costos elevados que tornaría a la actividad como “no rentable” económicamente para sus prestadores.

Dicho esto, no podemos desconocer que ésta estructura de precios ha sufrido, como tantas otras, los vaivenes de la economía argentina, debiendo luego de la crisis de 2001-2002 establecerse un sistema de apoyos y subsidios que garantizaran el acceso al servicio público “transporte”, manteniendo precios accesibles y conservando la rentabilidad de las empresas prestadoras en un contexto con altos índices de pobreza, desocupación y caída de los salarios.

De este modo, se crearon subsidios directos, que reciben los prestadores por parte del Estado, e indirectos, que se establecen sobre costos o insumos que repercuten en el transporte, como por ej. el subsidio a los precios del gasoil, que impactan directamente en el costo de la tarifa que afrontan los usuarios.

Actualmente, y tras sucesivos cambios de entes y competencias, el Sistema Integrado de Transporte Terrestre (SITRANS), es el ente encargado de determinar cómo serán asignadas las partidas presupuestarias destinadas a las empresas proveedoras de servicios en transporte automotor y ferroviario en forma de subsidios.

A priori, si evaluamos la distribución que el mencionado ente realiza, podemos determinar asimetrías entre los montos que cada jurisdicción recibe. No obstante, debemos analizar con detenimiento las diversas realidades que cada provincia, o en su caso CABA, presentan. Por ej. respecto al número de habitantes, kilómetros a recorrer, cantidad de pasajeros, etc.

En este orden, no escapa a los análisis que los mayores beneficios de estos subsidios se encuentran localizados en empresas situadas en el AMBA, aún cuando la situación económica del resto del territorio nacional también presenta asimetrías y fragilidades estructurales, tan o más graves, en otras provincias.

Así lo determina 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”, generando que, indirectamente, personas con ingresos sustancialmente mayores se beneficien de tales incentivos por el solo hecho de habitar en una determinada zona geográfica del país

Esta histórica disparidad existente entre el AMBA y el resto de las provincias, no se ve justificada en los números ya que hoy, el AMBA recibe el 90% de la totalidad de los subsidios nacionales pese a solo representar un 60% en cuanto a parque automotor, empleo registrado y estructura de costos equivalentes.

Estas asimetrías generan un significativo impacto en los precios de tarifas que abonan los usuarios, generando grandes disparidades en el territorio nacional. Es así que en el AMBA hace tres años el precio del transporte público oscila entre \$18 y \$21 según la sección, y en la ciudad de Rosario y Córdoba cuesta \$69.50, valor que en los próximos días piensa adoptar la ciudad de Santa Fe. La diferencia entre una y otra región del país es casi del 400%. Es dable destacar que hablamos de tarifas “urbanas” y no mencionamos los costos de los transportes interurbanos que superan estas cifras.

Esperando poder dar sustentabilidad al servicio público de pasajeros en el interior del país, solicito a mis pares el acompañamiento al presente proyecto de ley.

**Autor:**



**Coautores:**

**Julio Cobos**

**Mario Negri**

**Ximena García**

**Juan Martín**

**Soledad Carrizo**

**Ricardo Buryaile**

**Lidia Ascarate**

**Marcela Coli**

**Marcos Carasso**