



Proyecto de Ley

El Senado y Cámara de Diputados...

ARTICULO 1°.- Deróguense las normas que regulan el “Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC)”, el “Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País”, y toda otra normativa que se oponga a los términos y propósitos de la presente Ley.

ARTICULO 2°.- Créase el “FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR – URBANO, SUBURBANO E INTERURBANO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA” (“FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE”), con la finalidad de financiar, de manera equitativa para las diferentes jurisdicciones, mecanismos de subsidios al boleto de transporte urbano, suburbano y/o interurbano provincial, y/o la ejecución de obras de infraestructura vial para dichos sectores, conforme a los principios de coordinación, cooperación, coparticipación y corresponsabilidad entre sus integrantes. Dicho Fondo se financiará 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. Las autoridades provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (“CABA”) tendrán competencia exclusiva para determinar la aplicación de los recursos recibidos en base al FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE, y su distribución para financiar los subsidios y/o las obras viales dentro de su jurisdicción.

El FONDO UNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE tendrá una asignación presupuestaria para el ejercicio 2022 de PESOS TRESCIENTOS SESENTA MIL MILLONES (\$360.000.000) y se integrará con los recursos indicados precedentemente. Para los ejercicios fiscales siguientes la asignación presupuestaria será la que resulte de ajustar el importe mencionado por la pauta inflacionaria que se prevea en los respectivos presupuestos nacionales anuales, debiendo actualizarse cuatrimestralmente a efectos de su distribución a las provincias y la CABA.

ARTICULO 3°.- Créase el CONSEJO FEDERAL DE TRANSPORTE (“COFEDETRA”), el cual estará integrado por representantes de las autoridades de aplicación en materia de transporte de la Nación y de cada una de las provincias y la CABA.

Dicho Consejo Federal de Transporte:



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2022 – Las Malvinas son argentinas"

1.- Dictará su propio reglamento interno y se reunirá al menos trimestralmente, de manera presencial o remota. El quórum se constituirá con la presencia de la mayoría de sus miembros, y sus decisiones se adoptarán por mayoría absoluta de sus miembros.

2.- Actuará como autoridad de aplicación del FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE, a través de un Comité Técnico Adjunto que se creará al efecto.

3.- Regulará los requisitos que los sistemas de boleto electrónico deberán cumplimentar, a los efectos de medir la cantidad de viajes realizados en cada jurisdicción para la distribución del FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE, dentro del marco de aplicación de la presente ley.

4.- Prestará y recibirá asesoramiento, formulará propuestas ante los cuerpos legislativos y organismos administrativos, nacionales, provinciales o de la CABA, e impulsará las políticas generales en materia de transporte, como así también actuará en cualquier otro asunto de su competencia o interés.

El Consejo Federal de Transporte funcionará y actuará de conformidad con los principios de coordinación, cooperación, coparticipación y corresponsabilidad entre sus integrantes.

ARTICULO 4°.- La autoridad de aplicación será la encargada de disponer la distribución automática de los recursos integrados al FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE, en base a la distribución por provincia y CABA de los pasajes vendidos el año anterior a través de los sistemas de expendio de boleto electrónico reconocidos y autorizados por las jurisdicciones provinciales y la CABA. Los parámetros de distribución automática serán revisados anualmente en función de los pasajes vendidos el año anterior. Durante los tres primeros años de vigencia de esta ley y hasta la transición a la plena implementación de un sistema de boleto electrónico en cada jurisdicción, la autoridad de aplicación podrá valerse de estimaciones de viajes realizados y efectuar ajustes en función de las distorsiones estadísticas que se observen como consecuencia del sistema de subsidios derogado bajo el artículo 1° de la presente ley.

Las jurisdicciones alcanzadas por el FONDO ÚNICO DE ASISTENCIA AL TRANSPORTE deberán implementar mecanismos de asistencias complementarias a las otorgadas en el marco del mismo, a los fines de brindar sustentabilidad económica y financiera a sus respectivos sistemas de transporte público de pasajeros.

ARTICULO 5°.- De forma.

Agustín Domingo
Diputado de la Nación



FUNDAMENTOS

Desde el año 2002 comenzó a subsidiarse de manera unificada para todo el país el transporte público automotor de pasajeros con el Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU) que se financia con la Tasa sobre el gasoil. La Secretaria de Transporte nacional quedó facultada para celebrar convenios con autoridades provinciales y/o municipales a fin de incluir en el SISTAU líneas de transporte automotor urbano de pasajeros. Dicha Secretaría dispuso que las empresas permisionarias de servicios públicos de transporte automotor de pasajeros que tengan la tarifa expresamente regulada y sean de carácter urbano, suburbano o interurbano recibirán, además del subsidio, una asignación de cupos de gasoil a precio diferencial para paliar la emergencia económica de aquel momento.

En el año 2006 se creó el Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) destinado a compensar los incrementos de costos incurridos por las empresas de transporte urbano y suburbano del AMBA. El año siguiente (2007), la Secretaria de Transporte instituyó las denominadas Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP) para compensar a las empresas de transporte automotor del interior. Así hubo un esquema de subsidios de relativa paridad entre las distintas jurisdicciones conformado por el SISTAU, el cupo de gasoil a precio diferencial, el Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) para el AMBA y las Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP) para el interior.

Pero en el año 2012 se produce el primer punto de inflexión. Se colocaron montos máximos a las compensaciones provenientes del SISTAU y las CCP. Así, se dejó de contemplar los aumentos de costos por inflación y se negó la posibilidad de sumar nuevas unidades afectadas al transporte automotor urbano a las jurisdicciones del interior del país. En cambio, para las empresas permisionarias del AMBA se mantuvo la metodología de la RCC. Es decir, el interior siguió recibiendo subsidios sólo por unidades informadas a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) al año 2012, mientras que para el AMBA los subsidios siguieron teniendo en cuenta las estructuras de costos que periódicamente se fueron aprobando y actualizando.

En el año 2019 se da el segundo punto de inflexión. La Ley N° 27.467 (Presupuesto Nacional Año 2019) deja sin efecto los convenios existentes entre la Secretaría de Transporte y las jurisdicciones provinciales y municipales, y en su lugar crea el "Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País". Esto ocasionó que los subsidios nacionales para el transporte público de pasajeros del interior del país, integrados hasta el año 2018 por el SISTAU, los cupos de gasoil a precio diferencial y CCP, que ya venían siendo limitados por los topes colocados en el año 2012, se redujeran drásticamente aún más en el año 2019 a la suma \$ 6.500.000.000. Así, los gobiernos provinciales tuvieron que aplicar incrementos tarifarios afectando



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2022 – Las Malvinas son argentinas"

el poder adquisitivo de los usuarios en medio de la crisis económica y provocando además una fuerte caída de pasajeros transportados.

En el año 2020, el Ministerio de Transporte de la Nación dispuso la firma de nuevos convenios con las jurisdicciones provinciales y municipales revisando los criterios de asignación del fondo. Se crea también el "Fondo COVID de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País" con un presupuesto de \$ 10.500.000.000, que en el 2021 subió a \$ 28.000.000.000, y se les comunicó a los servicios de transporte urbano del interior que no podían acrecentar el parque móvil, personal o kilometraje con la finalidad de recibir mayor subsidio nacional. Todo aumento que se produjera en esta materia debe ser financiado por la respectiva jurisdicción. Para el AMBA, en cambio, se siguieron ajustando los subsidios nacionales en función de la evolución de los ingresos y los costos del transporte urbano.

Todos estos tratos arbitrarios y discriminatorios llevaron a que en el AMBA el 85% del costo del transporte urbano sea solventado por subsidios nacionales, mientras que sólo el 15% restante es cubierto por el usuario. En el interior, en promedio, el 30% de los costos lo cubren los subsidios nacionales, otro 30% lo cubren las jurisdicciones provinciales y municipales y el usuario financia el 40 % del transporte urbano. Esta inequidad queda claramente ilustrada con el hecho de que el AMBA el boleto de colectivo de arranque es de \$ 18, no habiendo sido actualizado desde el 2019, mientras que en las localidades del interior el boleto de arranque va desde \$24 a \$80. Como agravante, hay que destacar que el transporte automotor en el interior es el único medio de movilidad pública, mientras que en AMBA cuentan con líneas de trenes, subterráneos y metrobuses que, como dato no menor, están también todos subsidiados.

El presente proyecto de ley busca devolver a las provincias la potestad de decidir sobre los recursos que se destinan a asistir el transporte urbano de pasajeros en todo el país, por tratarse esta de una función del estado no delegada por las Provincias a la Nación. El exceso de recursos con que históricamente ha contado el Estado nacional respecto a las funciones que le han sido asignadas por la Constitución, le han permitido avanzar sobre funciones que no le son propias, situación agravada en este caso por el trato desigual dispensado a los usuarios de las distintas jurisdicciones. Hasta tanto discutamos una nueva ley de coparticipación que corrija la visible incoherencia entre el reparto de recursos y la distribución de funciones entre la Nación y las Provincias, proponemos que se mantengan los fondos actualmente asignados en el presupuesto nacional a asistir el transporte urbano de pasajeros, pero que se distribuyan equitativamente utilizando criterios basados en la demanda efectiva del servicio, y se envíen en forma automática a las provincias sin injerencia alguna de la Nación.



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2022 – Las Malvinas son argentinas"

Por todo lo anterior, pido la sanción del presente proyecto ley, no para reparar toda la inequidad y las arbitrariedades sufridas por el interior en materia de transporte urbano por parte del Estado nacional en los últimos 10 años, sino para que este flagelo de la arbitrariedad y la injusticia discrecional no se siga reproduciendo.

Agustín Domingo
Diputado de la Nación