



## PROYECTO DE LEY

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

LEY DE EQUIPARACION DE SUBSIDIOS Y ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE ENTRE LAS DISTINTAS JURISDICCIONES DEL PAIS.

ARTICULO 1º.- Disponer la continuidad del Fondo Compensador al Transporte Automotor del Interior (FCTI) creado por el Art. 4º de la ley 27561/2020, prorrogado según el artículo 72 de la ley 27591, para los servicios de transporte Urbanos Municipales y Urbanos Provinciales, Suburbanos e Interurbanos Provinciales, que no se encuentran comprendidos dentro de las jurisdicciones que integran el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) delimitado por el Art. 2º de la Ley Nº 25031, facultando al Poder Ejecutivo Nacional para establecer prorrogas en idéntico sentido.

ARTICULO 2º.- Fuentes de financiamiento. Las fuentes de financiamiento del Fondo Compensador FCTI con las que contará a partir de la sanción de la presente ley son:

a) Los fondos que ingresen al sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU) provenientes del impuesto de aplicación específica al gasoil que se nutre de la venta de combustibles en hasta un 50 % de los mismos una vez que ingresen al fideicomiso creado por el Decreto N 976/2001 para ser transferidos a las provincias.



b) Los fondos del tesoro que ya son fuente de financiación del FCTI, hasta la suma de pesos \$ 58.000.000.000 para el ejercicio 2022, el que será incrementado por el PEN a través de la Jefatura de Gabinete de Ministros, cada vez que acuerde paritarias con el sector, de modo idéntico al que se le otorga a las empresas del área Metropolitana de Buenos Aires, los que volverán a ser distribuidos bajo el concepto de Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP) para ser aplicados al pago de salarios, renovación de parque móvil, capacitación, obligaciones de la seguridad social, impuestos y contribuciones.

c) Los fondos remanentes del decreto 301/2018, necesarios para mantener los niveles de compensación del (FCTI) serán actualizados por la Jefatura de Gabinete a fin de mantener los niveles de compensación del mismo modo que el Ministerio de Transporte de la Nación viene disponiendo para el área metropolitana de Buenos Aires.

ARTICULO 3°. - ABASTECIMIENTO. Instruyese al Ministerio de Transporte de la Nación para que conjuntamente con la Secretaría de Energía de la Nación, suscriban con la empresas refinadoras YPF S.A., SHELL C.A.P.S.A (Raizen Argentina SAU), PAN AMERICAN ENERGY L.L.C. sucursal Argentina y TRAFIGURA Argentina S.A, los acuerdos de suministro que permitan garantizar el abastecimiento del combustible necesario para la prestación de los servicios en todo el territorio nacional fijando los precios de referencia y los volúmenes para cada provincia y municipio

ARTICULO 4°.- Los recursos establecidos por el Artículo 2°, conformaran una sola cuenta de segundo grado del fideicomiso creado por el Decreto 976/2001, dentro del Sistema de Infraestructura de Transporte creado por el Decreto N° 1377 de fecha 1° de noviembre de 2001 correspondiente al Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU) ajustando lo establecido en el



contrato vigente a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto por la presente ley, quedando facultados el Ministerio de Transporte conjuntamente con la Jefatura de Gabinete de Ministros, para dicha modificación y para instruir al Banco de la Nación, en su carácter de fiduciario.

ARTICULO 5°.- El Ministerio de Transporte conjuntamente con las provincias, establecerán los mecanismos de distribución de los recursos y la metodología de cálculo que permita una equitativa distribución como paso previo a la firma de los convenios Nación-Provincia, los que se suscribirán semestralmente y serán publicados a fin de garantizar la equidad que la presente ley propicia para el sostenimiento de los servicios de transporte automotor de pasajeros de carácter Provinciales y Municipales urbanos, suburbano e interurbano de las provincias.

Los parámetros preponderantes para tal fin, serán la nómina de personal, el parque móvil existente a partir del mes de abril de 2022 y los kilómetros recorridos según SUBE y / u otro sistema de control inteligente que el Ministerio de Transporte, conjuntamente con el Ministerio de Producción y Jefatura de Gabinete aprueben; debiendo, mientras dure el proceso de generalización del Sistema SUBE Interior, tomar los datos obtenidos por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, provenientes de los sistemas electrónicos de recolección de información que posean las jurisdicciones.

ARTICULO 6°.- Disponer que las Provincias y Municipios de manera coordinada con el Ministerio de Transporte de la Nación y la Comisión de Regulación del Transporte, realicen las evaluaciones necesarios hasta como máximo marzo de 2023 de modo que se puedan obtener sus tarifas técnicas siguiendo criterios según regiones y/o jurisdicciones provinciales afines, de modo que los parámetros para la distribución de los recursos sean distribuidos para el mayor



beneficio del destinatario último del servicio tutelado que es el usuario, permitiendo dar continuidad y previsibilidad al sistema a lo largo del tiempo.

ARTICULO 7º.- Encomiéndose a la Jefatura de Gabinete de Ministros y al Ministerio de Producción a llevar adelante las acciones necesarias ante todos los Bancos de la Republica, en especial al BICE y al Banco de la Nación Argentina, como así también, con todos los Bancos Provinciales la creación e instrumentación de líneas especiales de crédito para las empresas permisionarias de los servicios de transporte público de pasajeros por automotor de carácter urbano y suburbano destinada a la adquisición de unidades, la mejora de la infraestructura de apoyo como predios y eco garajes de uso exclusivo para la ejecución de dichos servicios, ya sea a través de su compra y/o de su obtención mediante leasing de los que éstas resulten tomadoras, contemplándose, en lo referente al período de gracia y plazo de pago de dichas operatorias, términos que se ajusten a la real situación económico financiera del sector.

Las empresas de Transporte podrán ceder y o garantizar la operatoria a la que se adhiera con hasta el 30 por ciento de los subsidios y o recaudación

ARTICULO 8º.- Facúltese a la Jefatura de Gabinete de ministros a la reasignación de las partidas presupuestarias, complementarias a las dispuestas por el Art. 72 de la Ley 27591.

ARTÍCULO 9º. – De forma.

Gabriela Pedrali  
Ricardo Herrera  
Hilda Aguirre  
Sergio Casas  
Diputados Nacionales



## FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El transporte público de pasajeros del interior del país, no comprendido por las jurisdicciones delimitadas por el artículo 2° de la ley 25031, hasta el año 2018, coparticipaba del sistema de subsidios otorgados por el Gobierno Nacional, compuesto por el SISTAU, que surge del artículo 1° del decreto N° 1377/01, al establecer que “corresponde que el Sistema de Infraestructura de Transporte (SIT) se integre con el Sistema Vial Integrado (SISVIAL) Y EL Sistema Integrado de Transporte Terrestre (SISTRANS), y este último incluya al Sistema Ferroviario Integrado (SIFER) y al Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU).

Asimismo, el esquema de asistencia al transporte público de pasajeros AMBA e Interior en sus orígenes tuvieron los mismos parámetros de distribución y participación equitativa desde el dictado del decreto 652/02, este subsidio se pagaba con la tasa al gasoil convertida luego en impuesto y para acceder al sistema de Infraestructura de Transporte (SIT) establecido por el artículo 1° del decreto N° 1377/01 el decreto 652/02 obligaba a la máxima autoridad de Transporte a firmar con las provincias convenios dichas autoridades provinciales y/o municipales e incluir en los mismos a las de transporte afectadas al servicio público por automotor urbano de pasajeros de dichas jurisdicciones.

Además en el artículo 6° del decreto 652/02, se establecía que los recursos del Fideicomiso definidos en el artículo 20 del decreto 976/01, 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.

Bajo las mismas condiciones que surgen del decreto N° 678/06 que sancionó el Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) para el AMBA, se crean



las Compensaciones Complementarias Provinciales, establecidas en el decreto 98/07, artículo 3°— Sustituyese el Artículo 2° del Decreto N.º 1488 de fecha 26 de octubre de 2004 y sus modificatorios por el siguiente: "ARTICULO 2°.- Facultase a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA 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 ingresen al SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (SIT) durante el plazo establecido en el artículo 1º del presente decreto, a fin de afectar dichos recursos, con carácter provisorio y sujeto a los términos y condiciones que la misma establezca, como refuerzo de las compensaciones tarifarias a las empresas no incluidas en los artículos 1º y 6º del Decreto N.º 678/06"

Asimismo, las empresas del interior al igual que en el AMBA tenían un cupo de gasoil garantizado a precio diferencial siguiendo la metodología de asignación de litros según Resolución 23/2003 de la entonces Secretaría de Transporte de la Nación. Bajo las normativas el entonces novel Ministerio del Interior y Transporte dicto la Resolución 422/12, a partir de la cual las compensaciones se pagarían limitando el parque, km y líneas a las existentes hasta ese año 2012 quedando suspendidas todas las actualizaciones de costos y el parque que se incrementara desde esa fecha no fue nunca más contemplado para el cobro de los subsidios congelando de ese modo cualquier desarrollo futuro de líneas y mejoras en los servicios del Interior; este sistema de subsidios nacionales hacia el interior, tuvo su punto de quiebre en diciembre del año 2018, cuando, por aplicación del Art. 115 de la Ley 27467, se excluyeron a las Provincias como beneficiarias del impuesto al gasoil derogándose el artículo 5º del Decreto N° 652 del 19 de abril de 2002. De esta forma los aportes nacionales para el Transporte Público de Pasajeros del interior del país, para el año 2022 asciende a PESOS TREINTA y OCHO MIL MILLONES anuales (\$ 38.000.000.000), mientras el AMBA recibe un total anual en 2022 de (\$ 225.000.000.000) PESOS



DOSCIENTOS VEINTICINCO MIL MILLONES lo que a simple vista representa una participación de un 592 % más del AMBA en relación al INTERIOR.

El Ministerio de Transporte de la Nación sigue siendo la autoridad de aplicación encargada de reglamentar los criterios de asignación y distribución de los subsidios tanto del Interior como del AMBA, pero dicho ministerio lo hace sin tener en cuenta la realidad tarifaria del interior del País y la baja cantidad de pasajeros que se transporta en relación al AMBA lo que implica una menor recaudación ignorando todos los reclamos que se vienen efectuando desde las Provincias y municipios. Además, a la baja de pasajeros originada desde el inicio de la Emergencia Sanitaria dispuesta por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260 de fecha 12 de marzo de 2020, se le suma la quita de cupo de gasoil que ocurrió desde enero de 2019 mientras que el AMBA aun hoy recibe gasoil a precio subsidiado. El Ministerio de Transporte del actual gobierno viene prorrogando bajo la modalidad de adendas el último acuerdo suscripto por el anterior gobierno en enero de 2019 con las petroleras.

Las empresas de transporte del interior al no tener gasoil subsidiado reciben gasoil a granel a precio de mercado el que cuesta un 30 por ciento más que el precio surtidor y lo que viene sucediendo, además, es que no está garantizada la entrega del combustible ya que existe un incipiente desabastecimiento que va en aumento lo que podría evitarse suscribiéndose con las petroleras y la Secretaria de Energía de la Nación un acuerdo que garantice un precio de referencia y el volumen a proveer.

Asimismo, como consecuencia de la pandemia las jurisdicciones del interior adoptaron mecanismos de regulación y restricciones a los sistemas de transporte de pasajeros, determinando reducciones y suspensiones de los servicios que originaron una baja significativa en los pasajeros transportados, y también sigue observándose en toda la ciudadanía un cambio de modalidad en la movilidad urbana que involuciono al viejo sistema de viajes en motocicletas y transporte informal de remis.



Otra de las causas de la caída que aun hoy subsiste, es el teletrabajo ya que las empresas según las estadísticas de UIA y cámaras empresarias siguen en un 30 % aproximadamente asistiendo parcialmente a los lugares de trabajo y están evaluando que esta nueva modalidad no ha bajado la productividad en los negocios y las ventas.

Dadas las condiciones actuales del transporte público de pasajeros del interior, al límite de las posibilidades de aportes de nuevos recursos provinciales y del establecimiento de nuevas tarifas, marcando una nueva pérdida de poder adquisitivo de los usuarios del sistema, no permite recuperar pasajeros, en virtud de las medidas sanitarias de restricciones de uso de las unidades, sumado a la inferior demanda del servicio, producto de nuevos esquemas de trabajo que a raíz de la Pandemia se vienen implementando en los distintos sectores de la economía argentina siguen agravando la crisis del sector.

Además, la Unión Tranviarios Automotor (UTA) al igual que los gremios de otras empresas de servicios públicos siguen presionando para incrementar salarios lo que resulta imposible de afrontar con el deficiente régimen de subsidios y la baja de pasajeros ya que se pretenden aumentos superiores al 55 %.

Entendemos que el único modo de recomponer el sistema de transporte y garantizar los mismos en todo el territorio de la Republica es equiparar al INTERIOR con el AMBA reconociéndole al INTERIOR los mayores costos que se le reconocen al AMBA ya que dichos efectos resultan de la alta inflación y el incremento del dólar que impacta de modo directo en la compra de parque móvil y repuestos que ingresan al país con importante carga de impuestos

Se viene insistiendo con la generalización del sistema SUBE para el INTERIOR del País pero aún no se ha comprado el equipamiento necesario para distribuirlo a las Provincias y Municipios como debe hacerse de manera inmediata ya que sin ese sistema SUBE los pasajeros no cuentan con los atributos sociales que el SUBE proporciona y donde el pasajero abona el 45 % de la tarifa y el Estado



Nacional les subsidia el 55 %, provocando otra inequidad entre las Provincias y municipios que tienen SUBE contra las que no lo tienen.

Por Resolución N° 29/2021 del Ministerio de Transporte se dio continuidad al Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país, el cual ha sido prorrogado por el artículo 72 de la Ley N° 27.591 de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2021 y sigue vigente en 2022 sin haberse incrementado en la misma proporción que se le dio al AMBA a fin de asistir a las Provincias y por su intermedio a las empresas prestadoras de servicios públicos de transporte automotor urbano y suburbano de carácter provincial y municipal de cada jurisdicción. La citada resolución excluyó a los servicios interurbanos provinciales que hasta diciembre de 2020 cobraban subsidios, lo que genera asimetrías e inequidades entre los distintos tipos de servicios públicos, por lo que corresponde sean reincorporados.

Por su parte, las cámaras empresarias representativas del sector, han efectuado presentaciones, manifestando la restricción crediticia general y además la caída drástica de la demanda del servicio, lo que impide el financiamiento de la actividad; sumado a los compromisos tributarios, la proliferación de la oferta de transporte irregular y clandestino, necesarios de controlar a través de la Generalización del SISTEMA UNICO BOLETO ELECTRONICO (SUBE) como herramienta eficiente no solo de accesibilidad a la movilidad pre paga sino también por los beneficios que a los usuarios con atributos sociales llevará, sin dejar de destacar la posibilidad de contralor de los servicios y los recursos que en él se invierten.

Es de destacar, que el servicio monomodal de transporte masivo mediante ómnibus es el principal medio de transporte del interior del país, frente a la multimedialidad de la que goza la Región Metropolitana AMBA donde operan servicios de SUBTERRANEOS, TRENES DE CERCANIA METROBUSES sistemas de oferta libre (chárteres), entre otros.



Resulta necesario generar instrumentos que acompañen la situación destinados a la inversión en renovación en el interior que aporte seguridad, regularidad y previsibilidad al sistema.

Por otra parte, el Artículo 5° de la Ley 27591, faculta al Sr. Jefe de Gabinete de ministros, a través de decisión administrativa, a distribuir los créditos de la presente ley como mínimo a nivel de las partidas limitativas que se establezcan en la citada decisión y en las aperturas programáticas o categorías equivalentes que estime pertinentes.

Por lo expuesto, con el objeto de ayudar a establecer más equitativamente subsidios y abastecimiento de combustible entre jurisdicciones, solicito a mis pares, diputados y diputadas de la Nación, el acompañamiento en esta iniciativa.

Gabriela Pedrali

Ricardo Herrera

Hilda Aguirre

Sergio Casas

Diputados Nacionales