



2024 - AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

PROYECTO DE LEY

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS Y EL SENADO DE LA NACIÓN
ARGENTINA SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

ARTÍCULO 1º.- Se crea el “SISTEMA FEDERAL DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACION TARIFARIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS (SIFECOT)”, con el fin de garantizar, con eficiencia económica y equidad social, una justa distribución de las compensaciones tarifarias que percibe cada jurisdicción de la República Argentina, destinadas a la prestación del servicio público de transporte automotor de pasajeros de áreas urbanas y suburbanas.

ARTÍCULO 2º.- Se declara esencial el servicio de transporte público de pasajeros por automotor urbano y suburbano en todo el territorio de la República Argentina, con el objeto de satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte.

ARTÍCULO 3º.- Quedan comprendidos dentro del “SIFECOT” las líneas urbanas y suburbanas de jurisdicción municipal, provincial, nacional y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA).

ARTÍCULO 4º.- Se establece que los montos a distribuir, a través del “SIFECOT”, son los provenientes de los recursos del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU), de los impuestos sobre los combustibles líquidos y al dióxido de carbono, establecidos en el artículo 19 de la Ley 23.966 (T.O. 1998), con las modificaciones introducidas por el artículo 143 de la ley 27430, con sus normas modificatorias y reglamentarias, los fondos que se transfieran al fideicomiso creado por el artículo 12 del Decreto 976/2001 y los recursos de la Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional.

ARTÍCULO 5º.- Se crea el “FONDO UNICO DEL SISTEMA FEDERAL DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACION TARIFARIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS” que se integra con los recursos indicados en el artículo anterior. El monto mensual de éste Fondo será el resultado de sumar lo otorgado en el mes de diciembre del año 2023 en concepto de Fondo Compensador al AMBA y a las 23 provincias Argentinas, actualizado por el incremento de la

estructura de costos e ingresos medios de los servicios de transporte de pasajeros urbanos y suburbanos.

En lo sucesivo, la actualización deberá efectuarse trimestralmente conforme el incremento de la estructura de costos e ingresos medios de los servicios de transporte de pasajeros urbanos y suburbanos.

ARTÍCULO 6°.- Se determinan como criterios objetivos de distribución los siguientes:

- a) Parque móvil afectado al servicio, habilitado y declarado ante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT);
- b) Kilómetros recorridos promedio mensuales por los servicios públicos de transporte automotor urbano y suburbano nacional, provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA);
- c) Los agentes computables: Serán la cantidad de empleados activos declarados al Ministerio de Transporte de la Nación mediante el Sistema Integrado de Liquidación y Administración de Subsidios (SILAS), con un máximo de 3 agentes por unidad.

ARTÍCULO 7°.- Se dispone coordinar esfuerzos entre Nación, Provincias, CABA y Municipios, con el fin de que en el plazo de doce meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, se proceda a garantizar el acceso e implementación en todo el territorio de la República Argentina del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

ARTÍCULO 8°.- Con el objeto de garantizar a todos los usuarios el acceso socialmente justo al servicio público de transporte automotor de pasajeros urbano y suburbano de todo el territorio nacional, las jurisdicciones que a la fecha de la sanción de la presente ley no cuenten con el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) deben ser incorporadas al esquema de atributos sociales y/o tarifas diferenciales y a los sistemas de boleto integrado en aquellas jurisdicciones que cuenten con sistemas de transporte multimodal.

ARTÍCULO 9°.- Se establece que el esquema de compensación de precio diferencial del gasoil, previsto en la Resolución 23/2003 de la Secretaria de Transporte de la Nación, se aplicará a todas las empresas de transporte público de pasajeros automotor urbano y suburbano, sea de jurisdicción nacional, provincial, municipal o de CABA.

ARTÍCULO 10.- Todos los fondos que se destinen para hacer frente a las compensaciones tarifarias al transporte automotor no podrán afectar o disminuir la coparticipación de recursos federales que corresponde a cada Jurisdicción conforme la legislación vigente.

ARTÍCULO 11.- Se crea el Consejo Federal del Transporte (COFETRA) que estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte de la Nación, las Autoridades de Aplicación en

materia de transporte de cada una de las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Sus funciones son, sin que la enumeración sea taxativa, diseñar políticas públicas en materia de transporte automotor, asesorar sobre la materia, llevar a cabo procesos de capacitación, formular propuestas ante los cuerpos legislativos y organismos administrativos nacionales, provinciales o de CABA y dictar su propio reglamento interno.

ARTÍCULO 12.- Se establece que cualquier modificación al “SISTEMA FEDERAL DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACION TARIFARIA AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS (SIFECOT)” que se crea por la presente ley deberá contar previamente con dictamen del CONSEJO FEDERAL DEL TRANSPORTE (COFETRA), el que será vinculante para la autoridad de aplicación. A tal efecto el dictamen aludido debe ser aprobado por las dos terceras partes de la totalidad de sus miembros.

ARTÍCULO 13.- La autoridad de aplicación de la presente Ley es el Ministerio de Transporte de la Nación o el organismo que en el futuro lo reemplace.

ARTÍCULO 14.- Se deroga el artículo 125 de la Ley N° 27.467 y todo tipo de subsidios diferenciales al transporte público de pasajeros por automotor con destino al Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) para el ejercicio fiscal 2024 y subsiguientes; y toda otra norma que contradiga lo dispuesto en la presente ley.

ARTÍCULO 15.- La presente Ley entrará en vigencia a partir su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 16.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Fabiola Aubone
Walberto Allende
Jorge Chica
Varinia Marín
Liliana Paponet
Eugenia Alianello
Pablo Yedlin
Aldo Leiva
Nancy Sand
Eduardo Toniolli
Andrea Freitas
Victoria Tolosa Paz
Carlos Cisneros

Gabriela Pedrali

Tanya Bertoldi

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley supone continuar con la iniciativa presentada en su oportunidad desde el Senado de la Nación, EXP: S-1143/2022, y tiene por fin avanzar finalmente sobre un esquema de distribución equitativo e igualitario de recursos para el transporte público de pasajeros que hoy, aún más que ayer, está gravemente afectado por las decisiones de gobierno del actual mandatario presidencial y de quienes conforman su gabinete.

Es primordial y vital garantizar una justa distribución de las compensaciones tarifarias que percibe cada jurisdicción de la República Argentina, destinadas a la prestación del servicio público de transporte automotor de pasajeros de áreas urbanas y suburbanas, tutelando la accesibilidad a bienes, servicios y oportunidades que es necesaria para el bienestar de las personas, considerándose al transporte público un derecho similar a otros de mayor tradición como la salud o la educación.

La Ley N° 26.028 sancionada en 2005 estableció en todo el territorio de la Nación Argentina 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, entre otros destinos, a compensaciones tarifarias para las empresas de transporte público de pasajeros por automotor y al transporte de cargas por automotor. Dicha norma en su art. 12 determina: “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 introdujeron 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 de Buenos Aires”.

En el año 2009, mediante el dictado de la Resolución N° 270/09 de la Secretaría de Transporte de la Nación, 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 tarifario; modelo de simulación de costos que no tuvo su correlato para los sistemas de transporte del interior del país. Como consecuencia de ello, la distribución de los subsidios al transporte para el interior del país se compuso por algunas variables -en muchos casos sin relación directa con la evolución de los costos- de manera no unificada, mientras que para el AMBA la distribución tuvo en cuenta estructuras de costos que periódicamente se fueron aprobando y actualizando.

El art. 115 de la ley 27.467 “Ley de Presupuesto Nacional 2019” derogó el último párrafo del Art. 5 del Decreto Nacional N° 652/02, dejando sin efecto los convenios suscriptos entre la ex Secretaría de Transporte de la Nación y las jurisdicciones provinciales. Por su parte, el Art. 125 de la referida ley creó el Fondo de Compensación al transporte público de pasajeros por automotor urbano del interior del país, por la suma de pesos SEIS MIL QUINIENTOS MILLONES (\$

6.500.000.000), para compensar los desequilibrios financieros que pudieren suscitarse a raíz de las modificaciones producidas por aplicación del artículo 115 de la ley 27467, de la siguiente manera: “a) asígnense pesos cinco mil millones (\$ 5.000.000.000) a aquellas jurisdicciones que no son beneficiarias de la compensación por atributo social interior, comprometiéndose las provincias a asegurar a todos los municipios comprendidos en sus respectivas jurisdicciones, sean estos beneficiarios o no de la compensación por atributo social interior, como mínimo un monto igual al cincuenta por ciento (50%) de las compensaciones abonadas por el Estado Nacional tanto a través del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU) y su Compensación Complementaria Provincial (CCP), como asimismo en concepto de combustible, durante el período anual 2018. A su vez, la distribución de este fondo se realizará de acuerdo a la participación de cada una de las jurisdicciones, sin considerar los montos liquidados en el marco de la compensación por atributo social, respecto del total de compensaciones abonadas por el Estado Nacional a la totalidad de dichas jurisdicciones en el año 2018. El Ministerio de Transporte de la Nación será el encargado de dictar toda la normativa reglamentaria y aclaratoria que resulte pertinente”; y su inciso b) establece “asígnense pesos un mil quinientos millones (\$ 1.500.000.000) con el objeto de brindar un marco transicional que tienda a compensar posibles desequilibrios financieros a aquellas jurisdicciones que reciben al 31 de diciembre de 2018 compensaciones por parte del Estado Nacional.

Tal sería o fue el régimen que se establecía. El Ministerio de Transporte de la Nación fue el encargado de establecer los criterios de asignación y distribución de dicho fondo, como asimismo toda la normativa reglamentaria. Esto es lo que trajo aparejado que el sistema del transporte de pasajeros por automotor del interior del país sufriera un desfinanciamiento continuo y una enorme asimetría, dado que los fondos aportados por Nación se redujeron de manera significativa, por los regímenes de ajuste y contabilidad que era base de aplicación del sistema.

Dado el actual contexto, y a finde abrir el sistema a un gradual equilibrio, es necesario recordar primero que el servicio público de transporte, tiene por objeto satisfacer una necesidad pública y por tanto debe ser declarado como servicio público esencial.

En tal sentido, estamos convencidos desde nuestra bancada de la necesidad de trabajar en conjunto para lograr la sustentabilidad del sistema de transporte público de pasajeros que, ante la situación imperante, impone compensaciones tarifarias, que permiten a los usuarios tarifas acordes a la realidad imperante, y que los beneficios de compensación de precio diferencial del gasoil, hoy exclusivo para AMBA, se apliquen a todas las empresas del Transporte Público de Pasajeros por Automotor urbano y suburbano de todo el territorio nacional.

Las necesidades de coordinación entre las distintas autoridades a cargo del sistema de transporte en el Interior del país y el Estado Nacional, adquiere en la actualidad una singular relevancia a efectos de garantizar el mantenimiento de los estándares de seguridad y calidad sin incrementar las tarifas a cargo de los usuarios a niveles insostenibles. Por ello es muy imperativo darle institucionalidad al Consejo Federal del Transporte (COFETRA) con el objetivo de que todos los representantes del transporte del gobierno nacional y provincial, puedan coordinar, proponer, cooperar, fijar pautas, establecer propuestas que tiendan a la sustentabilidad del sistema de transporte en la República Argentina y de esta manera ir reduciendo las brechas de desigualdad.

Los mayores costos que afrontan en la actualidad las empresas de transporte de pasajeros por automotor urbano y suburbano, imponen dos opciones: un incremento insostenible de tarifas o un incremento y un equilibrio en las compensaciones tarifarias.

Actualmente, es de público conocimiento los inconvenientes sobre acuerdo paritario en todas las jurisdicciones, excepto AMBA. Esto refleja la inequidad en la distribución porque, mientras al AMBA se le reconoce los mayores costos por incremento de salarios, no sucede lo mismo con el resto de las jurisdicciones. Todo esto genera la necesidad de una adecuada y equitativa distribución de recursos aplicables al transporte de pasajeros. Producto de estos desajustes las tarifas del sistema masivo de transporte en el interior, alcanzan en algunas jurisdicciones incrementos superiores al 300% en relación al AMBA, y aún no se conoce el techo ni las bases de los incrementos próximos o proyectables en el presente año. Esto amerita con urgencia efectuar un reparto más justo, equitativo y federal de los fondos que permita no solo equiparar las asimetrías existentes, sino también garantizar un servicio público accesible para todos los usuarios y, fundamentalmente, a los sectores vulnerables de nuestra sociedad.

A los efectos de posibilitar que el servicio público sea prestado en condiciones de regularidad, continuidad, generalidad, uniformidad y equidad, resulta necesario disponer medidas que aseguren los mecanismos de financiación adecuados sin que ello implique costos insostenibles para el usuario del servicio, que como es sabido impactaran en la totalidad de la cadena de consumo y poder adquisitivo.

La situación descripta, que afecta gravemente el sistema de transporte de las jurisdicciones involucradas, impone determinar, sobre la base de criterios objetivos de participación, la cuantía de las compensaciones a distribuir hasta el 31 de diciembre del año en curso y para los ejercicios futuros; sin que esto signifique incrementar los montos que hoy se distribuyen sino, por el contrario, redistribuirlos en todo el territorio federal. El monto que recibe cada jurisdicción deben sustentarse en los parámetros disponibles: parque móvil, cantidad de agentes computables y kilómetros recorridos en cada jurisdicción que, aplicados a todo el universo del transporte público de pasajeros por automotor urbano y suburbano de Argentina, logrando así distribución equitativa y justa de los fondos destinados a compensación tarifaria en beneficio de los usuarios de todo el territorio nacional.

En el actual contexto económico y social, el Estado Nacional, las Provincias, los Municipios y CABA vienen realizando sostenidos esfuerzos a fin de asegurar el normal acceso de la población a los servicios públicos, preservando su naturaleza de prestación obligatoria para la satisfacción de necesidades colectivas primordiales.

Referido a la situación inherente al servicio público de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de todo el país, resulta necesario establecer criterios de asignación equitativos de los recursos disponibles; siendo la política de compensaciones tarifarias una adecuada herramienta para limitar el impacto sobre las tarifas de los incrementos de costos que ha experimentado el sector, evitando que estos repercutan en la economía de los sectores sociales de menores recursos.

En atención a las consideraciones previas, al contexto de emergencia del sistema de transporte, reflejado en la ecuación económico-financiera alarmante que presentan las empresas, al riesgo existente del colapso de los servicios de transporte de corta y media distancia que imponen realizar los ajustes indispensables, tal como lo proponemos en el presente proyecto de Ley, y lo ponemos a consideración de este honorable cuerpo, siendo su objetivo modificar sustancialmente la distribución de compensaciones tarifarias que se destinan a los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros urbano y suburbano, en todo el territorio de la República Argentina, de manera de garantizar equidad en dicha distribución, y solicitamos el acompañamiento de las señoras diputadas y de los señores diputados en la aprobación del presente proyecto de Ley.

Muchas Gracias Señor Presidente.

Fabiola Aubone

Walberto Allende

Jorge Chica

Varinia Marín

Liliana Paponet

Eugenia Alianello

Pablo Yedlin

Aldo Leiva

Nancy Sand

Eduardo Toniolli

Andrea Freitas

Victoria Tolosa Paz

Carlos Cisneros

Gabriela Pedrali

Tanya Bertoldi