



H. Cámara de Diputados de la Nación

**Año 2024: “Año de la Defensa a la Vida,
la Libertad y la Propiedad”**

Proyecto de Ley

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”, 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



H. Cámara de Diputados de la Nación

de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país”, más los aportes totales realizados a las líneas de jurisdicción nacional.

ARTÍCULO 4°.- AUTORIDAD DE APLICACIÓN: La Secretaria 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”, del 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 en la Secretaria 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.



H. Cámara de Diputados de la Nación

ARTICULO 7°.- RECURSOS: La Autoridad de Aplicación será la encargada de realizar la redistribución equitativa 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 los 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.

ARTÍCULO 9.- 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 10.- 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 11.- VIGENCIA: La presente Ley entrará en vigencia a partir del día 01 de abril de 2024.

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 2024 y los ejercicios subsiguientes.

ARTÍCULO 14.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS:

Sr. presidente:

Desde el año 2002, para afrontar a las graves consecuencias de la crisis económica del 2001 y mediante Decreto N° 652/2002, 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 Secretaría 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 sancionó la Ley 26.028 (B.O. 02/06/2005) por medio de la cual se establece un impuesto sobre la transferencia a título oneroso o gratuito, importación, de gasoil o cualquier otro combustible líquido que lo sustituya en el futuro, con afectación específica al desarrollo del programa “Las Malvinas son argentinas”, que incluía gastos en concepto de proyectos de infraestructura vial y/o a la eliminación o reducción de los peajes existentes, y 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



H. Cámara de Diputados de la Nación

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 652/2002 y 301/2004, 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° 678/2006 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 prestaran 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).



H. Cámara de Diputados de la Nación

Asimismo desde el año 2009, mediante el dictado de la Resolución N° 270/2009, 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”, utilizando un modelo de simulación basado en 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 no tuvo su correlato para los sistemas de transporte del interior del país.

De allí en adelante, 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 tendría 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), 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 (%), cantidad 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.). Los ítems mencionados son solo algunos de los que conforman los listados de las estructuras de costos mencionadas.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Esta situación de inequidad se acentuó aún más con la Ley de Presupuesto Nacional para el año 2018 que introdujo cambios significativos en la asignación de recursos y políticas relacionadas con el transporte y los combustibles. Algunas de estas modificaciones incluyen: Instrucciones al Ministerio de Transporte para destinar el 50% de los recursos provenientes de impuestos al sistema ferroviario y al transporte público automotor urbano y suburbano, así como a acciones para mejorar el transporte de cargas por carretera; incorporación de los Fideicomisos PPP y los contratistas bajo la ley 27.328 para obras de infraestructura de transporte vial y ferroviaria en todo el territorio nacional; uso de recursos para cubrir obligaciones surgidas de Contratos de Participación Público-Privada (PPP) relacionados con obras de infraestructura vial y ferroviaria; exención temporal de impuestos sobre combustibles líquidos y gas natural, así como otros tributos específicos, para compensar la demanda de combustibles destinados a la generación eléctrica durante el año 2018; autorización para importar una cantidad específica de gas oil y dieseloil, con la posibilidad de ampliar este volumen, sujeto a evaluación de necesidad realizada por ciertos organismos; distribución del cupo de importación por parte del Poder Ejecutivo nacional, con informes trimestrales al Congreso de la Nación, y aplicación supletoria de la ley 26.022 en aspectos no regulados por la ley.

A través del Decreto 301/2018 se constituyó una reserva de liquidez para el Fideicomiso creado por Decreto 976/2001 que sería distribuido 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 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 de Presupuesto 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° 976/2001. 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



H. Cámara de Diputados de la Nación

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 solo 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 (Presupuesto Nacional 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.

El 13/08/2020 se sanciona la Ley de Presupuesto 2020 N° 27.561 (Presupuesto Nacional año 2020), disponiéndose la creación, mediante su Art. 4°, 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 conformes 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,



H. Cámara de Diputados de la Nación

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 que “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.”

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 (Presupuesto Nacional año 2021), 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 Decreto de Necesidad y Urgencia 809/2021, que se modificó el artículo 72 de la Ley N° 27.591, 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 una ampliación presupuestaria del 40 % no se logró revertir una nueva caída en la coparticipación del sistema al interior del país. 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° 29/2001, N° 142/2005, N° 248/2007, N° 364/2010, y N° 466/2012, todas de 2021, del citado Ministerio de Transporte.



H. Cámara de Diputados de la Nación

El criterio de distribución que definían estas resoluciones solamente tenía 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, septiembre 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 se analizan los subsidios por unidad computable, se observa que el nivel de asistencia es muy desigual; ya que el interior recibe un 76% menos, aproximadamente, que las unidades de jurisdicción nacional del AMBA, o lo que es el equivalente, una unidad del interior recibe solo el 24% de lo que recibe una unidad de jurisdicción nacional del AMBA. En el AMBA el 80% del costo de la prestación de los servicios de jurisdicción nacional es solventado por subsidios nacionales, mientras que el restante es cubierto por el usuario. Para el interior la realidad es muy diferente y dispar, ya que mientras los aportes nacionales cubren, aproximadamente 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, lo que significa que un usuario del interior puede pagar hasta 3.5 veces más un boleto que un usuario del AMBA. Cabe destacar que la tarifa del boleto en AMBA no sufría 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.

Como se puede apreciar, el actual sistema es una continuidad de “parches” que 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. Con las medidas recientes anunciadas por el gobierno nacional esta inequidad entre el AMBA y el interior lejos de reducirse continuará en aumento en el corto y mediano plazo.

De acuerdo a las recientes declaraciones del ministro de Economía y el vocero presidencial de la Nación, el gobierno nacional planea una corrección paulatina de los subsidios al transporte público de pasajeros que demandará tres años, con un cambio de enfoque que subsidiará a la demanda en lugar de las empresas prestatarias. En esta línea se ha anunciado la eliminación del “Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país” mientras que para el



H. Cámara de Diputados de la Nación

AMBA los subsidios no se eliminan, sino que se reducen gradualmente siendo que por el Pacto Fiscal de 2017 el estado nacional y las provincias asumieron el compromiso de eliminar de los subsidios diferenciales en materia de transporte para el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) para el ejercicio 2024 y los ejercicios subsiguientes.

Esta medida afecta negativamente a los usuarios del interior quienes no solo pagan el boleto a una tarifa superior que los usuarios del AMBA, sino que ante la ausencia del subsidio nacional verán aumentar su valor por encima de lo que verán aumentar la tarifa los usuarios del AMBA, a actualizarse por el Índice de Precios al consumidor (IPC) a partir del abril de este año. Estas cuestiones demuestran la continuidad en la ausencia de un plan integral y federal sobre el tema manteniéndose un manejo discrecional de los fondos. Aquí es donde entendemos que hay cierta arbitrariedad y discrecionalidad.

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, principalmente en el interior donde 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.

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

En este sentido, el esquema de distribución propuesto en base a una ponderación de 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.



H. Cámara de Diputados de la Nación

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

De mi Autoría Miguel Lisandro Nieri – Diputado Nacional.

Pamela Verasay – Jorge Rizzotti