

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados:

RESUELVE

Expresar su rechazo y preocupación, una vez más, a la decisión del Poder Ejecutivo Nacional de priorizar nuevamente a la Ciudad de Buenos Aires y al Área Metropolitana de Buenos Aires, en el reparto de subsidios al transporte público, en claro detrimento del resto del país, para compensar así los acuerdos salariales. La falta de criterio federal por parte del Gobierno Nacional, en contexto de grave crisis económica, genera una injusta asimetría y trato discriminatorio, tanto para los trabajadores de los sistemas de transporte público provinciales como para los usuarios del interior del país.

ROMERO JORGE

SAND NANCY

ZULLI CRISTIAN

PAROLA MARIA GRACIELA

CISNEROS CARLOS

TONIOLLI EDUARDO

FREITES ANDREA

ALIANELLO EUGENIA

MONZON ROXANA

IANNI ANA MARIA

VALDEZ EDUARDO

PEDRALI GABRIELA

OSUNA BLANCA

BASTERRA LUIS

ARAUJO HERNANDEZ JORGE NERI

FUNDAMENTOS:

Señor Presidente:

La República Argentina es el resultado de pactos preexistentes entre Estados provinciales, como son los Tratados del Pilar y de Benegas (ambos de 1820), del Cuadrilátero (1822), el llamado Pacto Federal (1831), y el Acuerdo de San Nicolás de los Arroyos (1852).

Fueron las Provincias las que tuvieron la voluntad de identificarse como Pueblo de la Nación Argentina, tal cual lo establece el Preámbulo de nuestra Constitución Nacional. De allí, que la forma de gobierno que adopta nuestro país es la Federal.

El presente proyecto de resolución tiene por objetivo rechazar la decisión del Gobierno Nacional de manifiesta discriminación hacia las provincias, en referencia a los subsidios en materia de transporte público y cuyos únicos beneficiarios de forma unilateral resulten la Ciudad de Buenos Aires y Área Metropolitana de Buenos Aires.

Tanto gobernadores como intendentes de importantes centros urbanos, sin distinción de partido, salieron a manifestar su descontento ante tamaño atropello al resto de las provincias avasallando el federalismo, poniendo aún más en crisis el sistema de transporte de pasajeros en sus distritos. Hubo encuentros y manifestaciones en común de rechazo a la postura oficial, por arbitraria, injusta y porque tiende a ampliar todavía más la brecha entre las tarifas en el interior y en el AMBA. Sin compensaciones, se estima que el valor del pasaje urbano se irá prácticamente en todo el país por arriba de los 1200 pesos, a precios de hoy.

El antecedente inmediato a la decisión adoptada por el gobierno, a través de la Secretaría de Transporte que depende de Luis Caputo, ministro de Economía, fue "el descongelamiento de las tarifas en trenes y colectivos del AMBA, heredado de la gestión anterior", como lo señala el comunicado de dicha secretaría. Dos aumentos sucesivos, en enero y febrero, llevaron el boleto mínimo de 53 pesos a 270 pesos, lo cual representaba un aumento acumulado del 409 por ciento en menos de un mes.

Al mismo tiempo, un segundo antecedente a la quita de subsidios para el autotransporte de pasajeros en las provincias fue el conflicto gremial con la UTA que estuvo a punto de llegar a que se cumpliera un paro de 24 horas el 14 de febrero. Los choferes del interior reclaman que se equipare la mejora en sus salarios con la conseguida por sus colegas en el AMBA. Las entidades empresarias respondieron que eso sólo sería posible con un aumento de los subsidios o un incremento de las tarifas del 300 por ciento. El gremio decretó el paro y el miércoles al caer la tarde, con las primeras sombras de la noche, una gestión urgente de los gobernadores de Santa Fe y Córdoba, respaldada por decenas de intendentes de los distritos urbanos más poblados del país,

logró que la Secretaría de Trabajo dictara la conciliación obligatoria. El gremio acató y levantó el paro a menos de tres horas de que se pusiera en marcha.

En las primeras horas del nuevo día, la Secretaría de Trabajo lanzó el "bombazo": puso en marcha la liquidación del fondo compensador para las provincias. Al mismo problema que el miércoles, a pedido de gobernadores e intendentes, le había puesto paños fríos para buscar una solución no conflictiva (conciliación obligatoria con la UTA), ahora lo rociaba con nafta y le arrojaba un fósforo encima, vaciando de recursos al sistema de transporte urbano provincial.

"A partir del corriente año, se elimina el Fondo Compensador del Interior, cuyas sumas también eran recibidas por empresas prestatarias de los servicios del resto del País, o sea, fuera del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)", definía el comunicado. No explicita de qué modo se aplicará ni en cuántas etapas, pero el anuncio puesto sobre el escenario del conflicto sindical era dejarles las manos vacías a los gobernadores para negociar y profundizar un conflicto ya existente. Para ser más precisos:

- El Fondo Compensador del Interior repartió el año pasado \$ 102 mil millones destinados a cubrir parte del valor del boleto del transporte público de pasajeros en localidades del interior del país.
- El régimen de compensaciones para el transporte del interior comenzó en 2007, pero en 2019 se modificó el sistema y se acordó que las provincias debían aportar parte de los subsidios.
- En enero de 2024 (antes de los aumentos dispuestos por el Gobierno) un boleto promedio en el interior costaba 3,1 veces más que el boleto mínimo que se pagaba en el Área Metropolitana de Buenos Aires.
- Hoy (17/05/24), una vez más, el gobierno nacional toma una decisión que va en contra de la mayoría de los argentinos y argentinas. A través del Boletín Oficial, se confirma que eliminan los subsidios al transporte, manteniéndolos solo para el Área Metropolitana de Buenos Aires, afectando gravemente a muchas personas fundamentalmente del interior del país, porque además aumentan el subsidio para el AMBA (50% retroactivo a febrero), lo que representa la suma \$ 173.000 (ciento treinta mil) millones de pesos, recursos aportados por todos los argentinos.

La economía argentina enfrenta una inflación crítica que repercute directamente en el costo de vida y, específicamente, en los costos operativos del transporte público. Este escenario exige medidas estatales que mitiguen el impacto sobre los usuarios, preservando la accesibilidad al transporte como un servicio esencial. Históricamente, ha existido una distribución desigual de los subsidios al transporte, favoreciendo al AMBA por sobre el interior del país. Esta disparidad ha generado

condiciones de acceso desiguales al transporte público, afectando a las regiones más alejadas de la capital. Un principio fundamental del federalismo es la equidad en la distribución de los recursos del Estado, asegurando que todas las regiones del país dispongan de las mismas oportunidades para su desarrollo.

Esta medida no solo desafía principios constitucionales, sino que también ignora las realidades demográficas y geográficas únicas de provincias como Corrientes, donde la extensa distancia entre localidades y una situación estructural de vulnerabilidad subraya la necesidad del apoyo estatal. El transporte público no solo es un servicio esencial para la movilidad urbana; es también un facilitador clave del acceso a otros derechos fundamentales como la educación, el empleo, la salud y la participación social. Garantizar un transporte accesible y asequible es, por ende, una cuestión de derechos humanos.

Es por los motivos expuesto, que solicitamos a este Honorable Cuerpo la aprobación del presente proyecto de Resolución.

ROMERO JORGE

SAND NANCY

ZULLI CRISTIAN

PAROLA MARIA GRACIELA

CISNEROS CARLOS

TONIOLLI EDUARDO

FREITES ANDREA

ALIANELLO EUGENIA

MONZON ROXANA

IANNI ANA MARIA

VALDEZ EDUARDO

PEDRALI GABRIELA

OSUNA BLANCA

BASTERRA LUIS

ARAUJO HERNANDEZ JORGE NERI