



2022 “Las Malvinas son argentinas”

PROYECTO DE LEY

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

TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS URBANOS Y SUBURBANOS DEL INTERIOR DEL PAIS

ARTICULO 1°: Créase a partir del 1 de enero de 2024, las compensaciones tarifarias al transporte de pasajeros de carácter urbano y suburbano del Interior del país, conforme a las normas que se encontraran vigentes hasta el 31 de diciembre de 2018.-

(ARTICULO 2°: Se declara esencial el servicio de transporte público de pasajeros por automotor urbano y suburbano en todo el territorio de la República Argentina.)

ARTÍCULO 3°: Se establece que las acreencias a distribuir entre los beneficiarios será de Compensaciones Complementaria Provincial (CCP), Sistema Integrado De Transporte Automotor (SISTAU), atributos sociales y/o el grupo de afinidad que corresponda, beneficiarios del precio diferencial del gasoil a los beneficiarios de la presente.-

ARTICULO 4°: LA SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACION, deberá dentro de los 60 días de la presente ley, dictar las normas necesarias, dejando sin efecto la Resolución 1113/2018 MTR, que oportunamente dispusiera a consecuencia del artículo 115 de la Ley 27.467 y crear en el plazo previsto el digesto normativo que se encontraba el servicio de transporte de personas en los sistemas urbanos y suburbanos del Interior del país a la fecha mencionada en Artículo 1ro.; realizando las readecuaciones y formulación de parámetros en las mismas condiciones que se hubieran realizados para el transporte de pasajeros urbanos y suburbanos en el AMBA.

ARTICULO 5°: Las Jurisdicciones Provinciales y Municipales que tengan acceso a los beneficios de la presente, deberán poseer para percibir los beneficios de “ATRIBUTOS

SOCIALES Y/O EL GRUPO DE AFINIDAD QUE CORRESPONDA y BENEFICIARIOS DEL PRECIO DIFERENCIAL DEL GASOIL” solo si poseen la información suministrada por el SISTEMA UNICO DE BOLECTO ELECTRONICO (S.U.B.E.).

ARTICULO 6°: LA SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACION efectuará las actualizaciones de la totalidad de la información necesaria para efectuar la determinación de las acreencias, a consecuencias de las normas que dicte, que serán la vigentes al sistema anterior de asistencia del transporte del Interior (urbano y suburbanos) partiendo del parque móvil vigente al 31 de diciembre de 2018. Solo la C.C.P. y SISTAU, serán atendido por el MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION, ya sea municipal o provincial, al parque móvil vigente a esa fecha. - Los crecimientos de parque móvil tendrán un procedimiento de incorporación a los registros de la C.N.R.T., se consideran “NO BENEFICIARIOS”, Y si podrán acceder a los beneficios de los ATRIBUTOS SOCIALES Y/O DE GRUPO DE AFINIDAD, y serán BENEFICIARIOS DEL PRECIO DIFERENCIAL DEL GASOIL.

ARTICULO 7°: La DIRECCION NACIONAL DE GESTION DEL FONDO FIDUCIARIO deberá requerir a las Empresas Beneficiarios – determinadas estás por la C.N.R.T. – la cantidad de agentes computables, entendiendo como tales a la cantidad de trabajadores afectados a la prestación de los servicios de transporte involucrados, se determinaran sobre la base de la información requeridas en el Anexo X de la Resolución N° 33 de fecha 2 de marzo de 2010 y modificada por la Resolución N° 449/2017 del Ministerio de Transporte de la Nación en el BORA de fecha 7 de julio de 2017, no computándose para el cálculo de agentes el parque móvil considerado por la C.N.R.T. “NO BENEFICIARIOS”.-

ARTICULO 8°: La DIRECCION NACIONAL DE GESTIÓN DE FONDO FIDUCIARIO deberá liquidar el 100 % de las acreencias que surgen de la presente LEY por los CONCEPTOS “COMPENSACIONES COMPLEMENTARIAS PROVINCIAL (CCP) y SISTAU conforme a los procedimientos que deberá poner en vigencia el MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION sobre el mes anterior a que se liquida, determinando que la suma de ambos conceptos el Gobierno Nacional debe abonar el 65 % (sesenta y cinco por ciento) del monto que resulte asistir, y siendo a cargo de los Estados Provinciales el 35 % (treinta y cinco por ciento) restante.- El plazo de pago para estás acreencias se deberán efectuar dentro de los primero 5 días del mes siguiente que se liquida.-

ARTICULO 9°: Las PROVINCIAS y los Municipios que se encuentren alcanzados por los beneficios de la presente LEY, deberán dentro de los 60 días corridos posteriores a la publicación del digesto normativo para la instrumentación que requiera el MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN:

- a) Suscribir los convenios necesarios, que fueran previstos en el Decreto N° 652/2002 y las modificaciones que se encuentren vigentes. – Así también a la implementación del S.U.B.E.-
- b) Al suscribir los convenios, las Jurisdicciones Provinciales y Municipales deberán determinar la fuente de financiamiento de cualquier costo adicional respecto al de la Estructura del costo de los servicios, siendo a cargo de los titulares de las concesiones quienes deberán, en virtud de la presente LEY, con su adhesión asegurar la sustentabilidad de los servicios que se encuentran alcanzados por los beneficiarios de esta.

ARTICULO 10° Las jurisdicciones concedentes, como Autoridades de Aplicación de los servicios de transportes involucrados, ya sean provinciales o municipales, establecerán sus cuadros tarifarios, conforme a la potestad tarifaria que le es propia, teniendo en cuenta el monto máximo de las compensaciones a cargo del Estado Nacional dispuesto por esta LEY. –

ARTICULO 11°: La presente LEY deja sin efecto el FONDO COMPENSADOR PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJERO POR AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DEL INTERIOR creado por el Art. 125 de Ley 27467, modificado por el Art. 4° de la Ley 27561 (FONDO COVID), Art. 72 de la Ley 27591 y el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 809/21, o cualquier otra compensación que beneficie a las Provincias, Municipio, Empresas y/o Operadores de los servicios de transporte del Interior del País, como así mayores beneficios a los usuarios de los servicios afectados por presente Ley, como la legislación sobre derechos especiales previstas en normas específicas destinados a usuarios del transporte urbano y suburbanos de pasajeros del interior del país, y aquellas normas locales que han sido dictadas en forma previa a la vigencia de la presente.

ARTICULO 12°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

ROMERO JORGE ANTONIO

DIPUTADO DE LA NACION

PABLO TODERO

DIPUTADO DE LA NACION

FREITES ANDREA

DIPUTADO DE LA NACION

TOLOSA PAZ VICTORIA

DIPUTADO DE LA NACION

TONIOLLI EDUARDO

DIPUTADO DE LA NACION

PEREYRA JULIO CÉSAR

DIPUTADO DE LA NACION

SORIA MARTIN

DIPUTADO DE LA NACION

POKOIK LORENA

DIPUTADO DE LA NACION

ALIANIELLO EUGENIA

DIPUTADO DE LA NACION

HERRERA RICARDO

DIPUTADO DE LA NACION

CHOMIAK MARÍA LUISA

DIPUTADO DE LA NACION

OSUNA BLANCA

DIPUTADO DE LA NACION

PEDRINI JUAN MANUEL
DIPUTADO DE LA NACION

SAND NANCY
DIPUTADO DE LA NACION

YEDLIN PABLO
DIPUTADO DE LA NACION

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley, tiene como objetivo modificar sustancialmente la distribución de Compensaciones Tarifarias que se destinan a los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros urbanos y suburbanos, en todo el territorio nacional.

Los subsidios al transporte público son casi universales, con diferencias en su aplicación. Existen varios motivos para su implementación. Uno de ellos es la función social, que busca garantizar el acceso de todos los ciudadanos al uso del transporte. Tal vez el más singular sea el de fomentar el transporte público por sobre otros medios considerados menos eficientes en término de beneficio público, por ejemplo, el automóvil, y así ocuparse indirectamente de los problemas que generan, como ruido, contaminación y tráfico.

Al mismo tiempo, los subsidios deben generar incentivos para que las empresas de transporte automotor reciban los ingresos necesarios para la provisión de un servicio adecuado en términos de oferta y calidad.

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

Nuestro proyecto parte del sistema que en la Argentina el transporte de personas no existía las asimetrías que existen hoy, cuando cada sistema funcionaba en forma conjunta, pero independiente desde quien conducen y administran los sistemas como también son las legislaciones sobre las operaciones, teniendo la responsabilidad técnica y legal que hacen el vínculo en concesionarios y concedentes, y la clara determinación de las coberturas territoriales.

Desde el año 2019, por razones de técnicas presupuestarias o por complejas razones de control de los servicios del transporte en la Argentina resultaron estar en procesos de una inseguridad jurídica y fundamentalmente en la incertidumbre permanente de no saber cuáles serán los ingresos (recaudación y fondos compensadores) para atender los costos que como todos ustedes saben, son iguales o equivalentes los que posee el sistema de transporte del AMBA. El equilibrio de ingresos y gastos, sin tener en cuenta la inversión a raíz de la pandemia - caída de pasajeros – cobertura de los salarios, caída del mantenimiento general del parque móvil, endeudamiento para atender los costos inminentes, a tasas altas, generó que el sistema en el año 2022 ha queda sin un equilibrio financiero y económico previsible. Esto evidencia que el sistema del transporte de pasajeros por automotor del interior del país sufrió un desfinanciamiento continuo, dado que los fondos aportados por Nación se redujeron de manera significativa.

Para ello se analizó las diferentes alternativas de sostener el sistema, esperando que la calidad de los servicios a favor de los usuarios, con niveles de exigencias que contemplen los cumplimientos laborales y las inversiones necesarias para que la calidad deseada sea posible, con un control sobre los seguros garanticen las responsabilidades civiles a contingencia de los hechos de la prestación del servicio y como objetivo claro que las inversiones surjan a consecuencia de los contratos de concesión con rentas garantizadas que hacen a la salud de las empresas prestadoras, es por ello que debemos retornar a la situación vigente para el interior existía en los años anteriores al mes de diciembre de 2018.-

Sin duda que la existencia de un Estado presente, involucrando al Estado nacional, provincial y municipal, en este tipo de servicio es una obligación inexcusable, pero sin recursos aplicados, con una pandemia que hizo la caída de pasajeros es decir sin recaudación por tarifa y una ampliación de fondos por el Estado Nacional y Provincial sobre servicios que no funcionaban generan una necesaria nueva regulación de la prestación.

La base del modelo de atención de recursos por parte del Estado, surge en una relación de 65 % Estado Nacional, y 35 % Estados Provinciales, con la situación de un parque reconocido por la CNRT y el MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION al 31 de diciembre 2018, con normas que funcionaron para el Interior y que se derogaran por ausencia del Estado Nacional en su asistencia, y eliminar todo concepto que sea solo un FONDO COMPENSADOR” fijo, que se desactualiza por el proceso de la inflación mes a mes, con crecimientos de los costos en forma inversa, por lo tanto la propuesta comienza con una forma de determinación de la asistencia sobre los métodos que el MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION aplica para el sistema del AMBA con un valor determinado por los componentes a atender previstos en normas que han sido suficientemente probadas por los técnicos del ministerio.

La información para requerir y dar certeza de la aplicación de los fondos que el Estado asigna al transporte será la que C.N.R.T. mediante los convenios que el Estado Nacional suscribe las provincias informaran como lo hace el AMBA y así volver a recuperar la información que ha sido nula luego de los años 2018 y siguientes. Sobre la base de los datos aportados y los kilómetros ejecutados se establecen por parte del Organismo de Control las asignaciones de gasoil, las penalidades por falta de ejecución de kilómetros y los topes a reconocer ellos, pero a su vez, sus verificaciones presenciales en las distintas ciudades realizando los controles de los servicios, parque móvil y toda la que el organismo a la fecha ya tiene reglamentado.

También será importante y complementaria a la prevista en el punto anterior la incorporación del SISTEMA DE BOLETO ELECTRONICO UNICO, (SUBE) quien unificará los criterios de mediciones de Kilómetros, Recaudaciones, tipos de boletos transportados, y cantidad de usuarios, herramienta necesaria para decisiones de la segmentación de los usuarios, validación de recorridos y su mediciones de carga y todos los beneficios que significan tener el sistema de transporte de pasajeros a un aplicativo de información para los usuarios, y para las empresas en cuanto al sistema de gestión del transporte.

Sin duda que la decisión a adoptar, por su unidad de criterios, por la potencia en la información y ella para la toma de las decisiones de los administradores de las concesiones, no se logran con el sistema actual, no genera decisiones con factores comunes de necesidad de los usuarios y mucho menos para la

implementación de planes de desarrollo y gestión a futuro, por lo cual es considerar que los 15 años de experiencia que el transporte argentino tuvo como referente a la gestiones realizadas desde 2003 hasta el 2018 nos permiten tener una base de acciones que sin duda mejoraran el sistema de transporte y al hacerlo también generan una mejor distribución de los recursos que los sistemas necesitan.

Es posible que las políticas públicas tengan objetivos iguales en escenarios diferentes, no más propicia la presente ley propuesta en la cuales se ha de generar iguales condiciones para una Argentina con unos diferentes climas, meteorización de los suelos, costumbres, densidades y orígenes que las distintas ciudades puedan aplicar iguales condiciones en cuanto al transporte.

En definitiva, es necesario llevar adelante este proceso que describe la forma de liquidar a los beneficiarios de acreencias por parte del Estado para el para asistir a los usuarios en el costo del boleto con pago de conceptos que componen el costo y ello hace que la tarifa sea menor, bajo una forma ya probada durante período suficiente para dar su aprobación, y que permite que todas las provincias tengan políticas propias luego de lo que el Estado Nacional establece. Deja de ser una discusión entre las partes para ser todos partes, sobre información objetiva, medidas de igual manera y con distribución igualitaria; que posibilite que el servicio público sea prestado en condiciones de regularidad, continuidad, uniformidad y equitativo, resulta menester disponer medidas que aseguren los mecanismos de financiación adecuados sin que ello implique mayores costos para el usuario del servicio.

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

ROMERO JORGE ANTONIO

DIPUTADO DE LA NACION

PABLO TODERO

DIPUTADO DE LA NACION

FREITES ANDREA

DIPUTADO DE LA NACION

TOLOSA PAZ VICTORIA

DIPUTADO DE LA NACION

TONIOLLI EDUARDO

DIPUTADO DE LA NACION

**PEREYRA JULIO
CÉSAR**

DIPUTADO DE LA NACION

SORIA MARTIN

DIPUTADO DE LA NACION

POKOIK LORENA

DIPUTADO DE LA NACION

ALIANIELLO EUGENIA

DIPUTADO DE LA NACION

HERRERA RICARDO

DIPUTADO DE LA NACION

CHOMIAK MARÍA LUISA

DIPUTADO DE LA NACION

OSUNA BLANCA

DIPUTADO DE LA NACION

PEDRINI JUAN MANUEL

DIPUTADO DE LA NACION

SAND NANCY

DIPUTADO DE LA NACION

YEDLIN PABLO

DIPUTADO DE LA NACION