



PROYECTO DE LEY

FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO AUTOMOTOR DEL INTERIOR DEL PAÍS

El Senado y La Cámara de Diputados sancionan con fuerza de LEY

Artículo 1°: Prorrógase el plazo de vigencia del Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País dispuesto por el artículo 81 de la Ley N° 27701, por el término de cuatro (4) años, a partir del 28 de marzo 2024.

Artículo 2°: La partida presupuestaria correspondiente se destinará a solventar la Actividad 19 "*Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior*" del Programa 68 "*Formulación y Ejecución de Políticas de Movilidad Integral de Transporte*" de la Secretaría de Transporte, o la que en el futuro la sustituya.

Artículo 3°: Los recursos asignados al *Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País* para el período 2024-2027, no podrán ser inferiores a los ejecutados en el año 2023 actualizados en forma mensual de acuerdo a la variación interanual del Índice de Precios al Consumidor (IPC) Nacional publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) en la división "Transporte".

Artículo 4°: El gasto presupuestario previsto en la presente ley para el corriente ejercicio, se financiará con los recursos presupuestarios excedentes que se recauden por encima de los previsto en el presupuesto 2023 prorrogado para el año 2024, por el artículo 1 del Decreto 88/2023.

Artículo 5°: El Poder Ejecutivo Nacional (P.E.N.) financiará la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) para el acceso a la totalidad de los servicios de transporte público, en las Jurisdicciones Provinciales que aún no cuenten con el sistema.

Artículo 6°: Los recursos del *Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior* se asignarán entre las Jurisdicciones de acuerdo a una metodología de distribución que pondere en forma preferente los kilómetros recorridos y los agentes computables afectados al servicio de transporte automotor de pasajeros.

Artículo 7°: El Poder Ejecutivo Nacional (P.E.N.) dispondrá las modificaciones presupuestarias necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 8°: Comuníquese al P.E.N.

Eduardo Tonioli
Micaela Morán
Blanca Osuna
Jorge Romero
Pablo Todero
Nancy Sand
María Eugenia Alianiello
Sabrina Selva
Natalia Zabala Chacur
Daniel Gollán
Martín Aveiro
Andrea Freitas
Juan Manuel Pedrini
Jorge Neri Araujo Hernández
Lorena Pokoik

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El sistema de Transporte Automotor de Pasajeros del Interior se encuentra atravesando una profunda crisis debido a históricas inequidades en la distribución de recursos entre el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y el Interior del país. A esto se suman las políticas adversas en la materia que está llevando adelante el Gobierno Nacional.

Cabe mencionar que a partir de la crisis del 2001 se crea el primer subsidio nacional a los operadores de servicio público de transporte automotor. Este esquema fue modificado sucesivas veces, hasta llegar a la configuración actual.

Bajo el esquema vigente las jurisdicciones hacen su aporte al sistema a través del impuesto a los combustibles líquidos y al dióxido de carbono que se consume en cada una de ellas. En sentido inverso se han estructurado dos sistemas diferenciados de distribución de fondos compensadores con mecanismos distintos: uno para AMBA y el otro para el Interior del país.

La relación entre los recursos recibidos por el Fondo Compensador al Transporte público de pasajeros por automotor urbano del interior del país y el aporte al impuesto a los Combustibles Líquidos y al dióxido de Carbono de las Jurisdicciones Provinciales fue de 4,07 % en 2019, 9,26% en 2020, 10,36% en 2021, 14,03% en 2022 y 21,01% en 2023.

En el caso del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) la situación es diametralmente opuesta. La relación entre lo recibido por compensaciones y lo aportado por impuesto a los combustibles líquidos fue de 217% en 2019, 564% en 2020, 82% en 2021, 158% en 2022 y 481% en 2023.

Otra forma de percibir esta asimetría es la distribución relativa de las Compensaciones recibidas.

Compensaciones recibidas	2019	2020	2021	2022	2023
AMBA	91%	87%	85%	87%	89%
INTERIOR	9%	13%	15%	13%	11%

Estas diferencias en las transferencias recibidas entre el AMBA y el Interior configuran una estructura de costos y una ecuación económica para las empresas de transporte

automotor de pasajeros muy desigual. Esto se ve reflejado en la mayor tarifa que pagan todas las jurisdicciones del interior sobre las que se establecen en el AMBA, que en algunos casos la duplican o triplican.

En este marco de desigualdad histórica, el Gobierno Nacional ha tomado medidas que han agravado el problema.

En el caso que nos ocupa, el P.E.N a través del DNU 280/2024 eliminó la prórroga para el año 2024 del Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País. Para el año 2023 se establecía la suma de \$ 85.000 millones como piso.

En sentido inverso, mediante la Resolución 4/2024 del Ministerio de Economía se aumentaron en un 50% los subsidios para el sistema de transporte del AMBA por \$ 359.000 millones.

Asimismo, según información periodística, el Gobierno Nacional habría decidido aumentar los subsidios para mantener congelada la tarifa del AMBA en \$ 270.

De manera que en lugar de disminuir la asimetría histórica de recursos entre el AMBA y el Interior la actual Administración Nacional la ha aumentado.

Ampliando el marco de análisis, cabe destacar que el Gobierno Nacional se ha empeñado en sostener una política energética cuyo principal objetivo es la exportación de los recursos hidrocarburíferos en lugar de garantizar la soberanía energética nacional.

De este objetivo se deriva que los argentinos y nuestras empresas deben pagar el precio internacional de petróleo y gas (en boca de pozo), medida ésta absolutamente injustificada para un país productor como el nuestro. Esto ya se ha visto reflejado en la suba pronunciada del precio de los combustibles (+200% de noviembre 2023 a julio 2024) principal costo del transporte automotor de pasajeros.

En segundo lugar, el P.E.N. se rige por un fundamentalismo de mercado a ultranza bajo el cual está eliminando los subsidios a todo tipo de tarifas de servicios públicos regulados. Como se describió más arriba, hay un ajuste selectivo de los subsidios que prioriza al AMBA.

Estos subsidios son una forma de salario indirecto para toda la población, que se financia con el Presupuesto Nacional.

Los Fondos compensadores (como el que se propone restablecer en este proyecto de ley) buscan un equilibrio entre los costos y rentabilidad de las empresas de Transporte automotor de pasajeros y las tarifas que pagan los usuarios por el servicio, facilitando el uso del transporte público de pasajeros.

No puede obviarse que los ciudadanos han sufrido una sostenida caída de su ingreso real. Según los informes de CIFRA-CTA comparado con los niveles de noviembre de 2023, el Salario Mínimo, Vital y Móvil tuvo un poder de compra 32,1% menor en mayo de 2024 y el salario registrado promedio real del sector público cayó 21,3% mientras que en el sector privado la disminución fue de 11,2% en abril de 2024.

Asimismo, en su carácter de usuarios del transporte automotor de pasajeros se ven también afectados por la suba del precio de los boletos que se ha dado en todas las Jurisdicciones del interior.

En este marco los efectos son los previsible: las empresas retiran frecuencias y los usuarios reducen la utilización del servicio al mínimo indispensable. Finalmente todo el funcionamiento de la economía local se ve afectado.

El presente proyecto propone garantizar un piso para las partidas presupuestarias previstas para la el Transporte Automotor de pasajeros del Interior del país para período 2024-2027, teniendo en cuenta el gasto correspondiente realizado en el año 2023 y su actualización en forma mensual de acuerdo a la variación interanual del IPC nacional publicado por el INDEC en el rubro "Transporte".

De acuerdo al último informe del IPC Nacional que elabora el INDEC, éste tuvo un aumento en junio de 2024 del 4,6%. La variación interanual tuvo un aumento de + 271,5% en el nivel general comparado con junio de 2023. Asimismo tuvo una variación acumulada en el año de +79,8% con respecto a diciembre de 2023.

En el rubro "Transporte" tuvo un aumento en junio de 2024 de +3,9% con respecto al mes anterior. La variación interanual tuvo un aumento de + 299,7% en el nivel general comparado con junio de 2023. Asimismo tuvo una variación acumulada en el año de 99,2% con respecto a diciembre de 2023.

El informe del INDEC desagrega las principales aperturas de cada rubro del índice de precios nacional. En el caso de "Transporte" destaca a su interior el rubro "Adquisición de vehículos", "Funcionamiento de equipos de transporte personal", "Transporte Público".

Es interesante resaltar que en el inciso "Transporte Público" las diferencias entre regiones son marcadas y reflejan los aumentos de tarifas acaecidos en los últimos meses: en el GBA (+184,2%), Pampeana (+182,8%), Noreste (+334,2%), Noroeste (+221,6%), Cuyo (+267,6%) y Patagonia (+143,9%).

Creemos que es menester restablecer el *Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País* y urge actualizar los montos a distribuir.

Se trata del primer paso para una discusión profunda del sistema de transporte de nuestro país que debe tener necesariamente una mirada federal.

Eduardo Tonioli
Micaela Morán
Blanca Osuna
Jorge Romero
Pablo Todero
Nancy Sand
María Eugenia Alianiello
Sabrina Selva
Natalia Zabala Chacur
Daniel Gollán
Martín Aveiro
Andrea Freitas
Juan Manuel Pedrini
Jorge Neri Araujo Hernández
Lorena Pokoik