

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados
Sancionan con fuerza de Ley

DISTRIBUCIÓN CON EQUIDAD FEDERAL DE LOS SUBSIDIOS DESTINADOS AL TRANSPORTE AUTOMOTOR PÚBLICO URBANO Y SUBURBANO DE PASAJEROS

PROGRAMA FEDERAL Y EQUITATIVO DE COMPENSACIÓN NACIONAL TARIFARIA
AL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y SUBURBANO DE PASAJEROS

ARTÍCULO 1°.- Créase el PROGRAMA FEDERAL Y EQUITATIVO DE
COMPENSACIONES TARIFARIAS AL TRANSPORTE AUTOMOTOR PÚBLICO
URBANO Y SUBURBANO DE PASAJEROS en todo el territorio nacional.

ARTÍCULO 2°.- EI PROGRAMA FEDERAL Y EQUITATIVO DE COMPENSACIONES
TARIFARIAS AL TRANSPORTE AUTOMOTOR PÚBLICO URBANO Y SUBURBANO
DE PASAJEROS tendrá como finalidad garantizar una distribución justa, equitativa y
transparente de las compensaciones tarifarias que percibe cada jurisdicción de la
República Argentina destinadas a la prestación del servicio público de transporte
automotor de pasajeros en áreas urbanas y suburbanas.

ARTÍCULO 3°.- Quedan alcanzados por la presente ley las líneas urbanas y suburbanas
de jurisdicción municipal, provincial, nacional y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

FONDO FEDERAL DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACIONES TARIFARIAS AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

ARTÍCULO 4°.- Créase el FONDO FEDERAL DE DISTRIBUCIÓN DE
COMPENSACIONES TARIFARIAS AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS,
integrado por los recursos provenientes 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 27.430 y sus normas modificatorias y
reglamentarias, los fondos que se transfieran al Fideicomiso creado por el artículo 12
del Decreto 976/2001 y los recursos provenientes de la Ley de Presupuesto General de
la Administración Nacional.

Para el ejercicio 2024, los recursos que integren el Fondo no podrán ser inferiores al equivalente de recursos ejecutados durante el ejercicio 2023 en concepto de Fondo Compensador al Transporte Público Urbano y Suburbano del AMBA y a las provincias en su conjunto, actualizado por el índice de Remuneración Imponible de los Trabajadores Estables RIPTE- al momento de sanción de la presente ley.

Facúltase al jefe de Gabinete de Ministros a realizar las adecuaciones presupuestarias necesarias para la conformación de este fondo.

ARTÍCULO 5°.- El monto fijado por el Artículo 4° de la presente ley deberá actualizarse trimestralmente según la variación que arroje el índice de Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables-RIPTE.

ARTÍCULO 6°.- La distribución del FONDO FEDERAL DE DISTRIBUCIÓN DE COMPENSACIONES TARIFARIAS AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS se determinará a partir de los siguientes criterios:

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 al Ministerio 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 en promedio mensual por cada unidad computable durante el semestre inmediato anterior a la asignación de recursos.

CONSEJO FEDERAL DEL TRANSPORTE

ARTÍCULO 7 °.- Créase el CONSEJO FEDERAL DEL TRANSPORTE que estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte de la Nación, las Autoridades de Aplicación en materia de transporte en cada una de las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

ARTÍCULO 8°.- El CONSEJO FEDERAL DEL TRANSPORTE tendrá como función recopilar, analizar y brindar información para el PROGRAMA FEDERAL Y EQUITATIVO DE COMPENSACIONES TARIFARIAS AL TRANSPORTE AUTOMOTOR PÚBLICO DE PASAJEROS.

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 9°.- COMBUSTIBLE A PRECIO DIFERENCIAL. El esquema de Compensación de Precio diferencial del Gasoil o biocombustible será aplicado equitativamente a las empresas de transporte público de pasajeros por automotor Urbano y Suburbano de todas las provincias y/o jurisdicciones.

ARTÍCULO 10 .- 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 al transporte público de pasajeros por automotor, con destino al Área Metropolitana de Buenos Aires.

ARTÍCULO 11° .- Transfiérese los fondos del Fondo de Compensación al transporte público de pasajeros por automotor urbano del interior del país, creado por el artículo 125 de la Ley de Presupuesto de gastos y recursos de la Administración Nacional para el Ejercicio 2019 N° 27.467, prorrogado sucesivamente, al fondo creado por la presente ley.

ARTÍCULO 12°.- El Poder Ejecutivo determinará la Autoridad de Aplicación.

ARTÍCULO 13°.- El Poder Ejecutivo nacional debe reglamentar la presente ley dentro de los 60 días de sancionada.

ARTÍCULO 14°.- Se invita a las Provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente Ley.

ARTÍCULO 15°.- La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

ARTÍCULO 16°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Roberto M. Mirabella.-

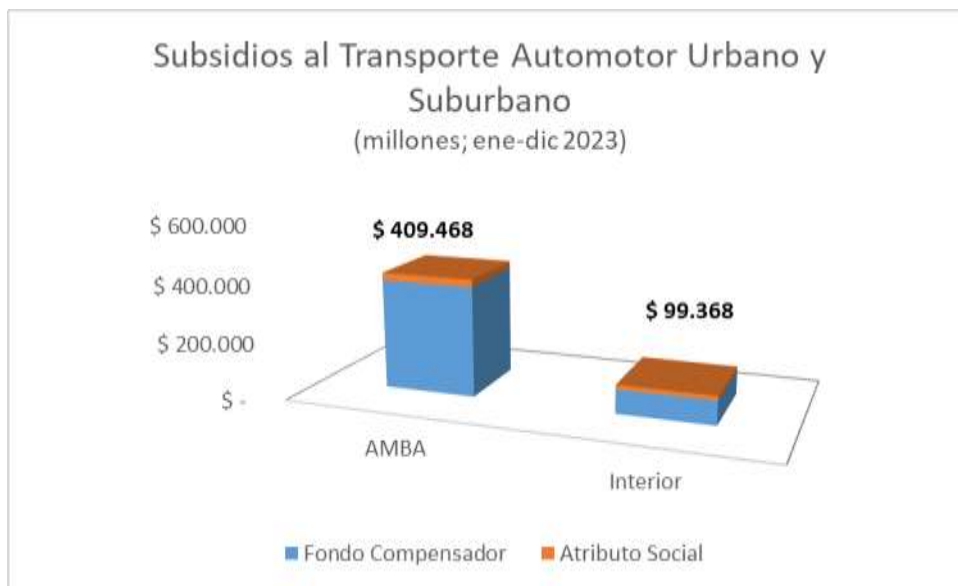
FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto tiene como antecedente el Expte. 2769 D 2022 de mi autoría presentado en el mes de junio del año 2022 que perdió estado parlamentario.

Dicho proyecto fue presentado a los fines de mejorar la equidad en la distribución de los subsidios al transporte automotor urbano de pasajeros en todo el territorio nacional, dado que existe una enorme disparidad, acrecentada en los últimos años, entre los recursos que recibe el AMBA y los que reciben el resto de las provincias en materia de compensación al transporte público.

Para tomar dimensión de la inequidad del sistema observamos en el próximo gráfico la diferencia de recursos nacionales que recibió el AMBA y los que recibieron las provincias durante el año 2023. El 80% de los subsidios al transporte tuvieron como destino el área metropolitana de Buenos Aires- AMBA.



Esta situación se agravó tras el recambio de gobierno nacional en diciembre 2023, ya que el Poder Ejecutivo Nacional tomó la decisión de dejar de enviar fondos a las provincias para compensar a las empresas prestatarias de servicio público de transporte por la diferencia entre los costos y las tarifas que se cobran a los usuarios.

La decisión arbitraria y unilateral del PEN, bajo el argumento de alcanzar el equilibrio fiscal, es por un lado ilegal; ya que el Fondo Compensador al Transporte Públicos de Pasajeros Automotor está vigente por el artículo 81 la ley 27.701 de

Presupuesto 2023 que fue prorrogado por el Decreto 88/2023 (publicado en el Boletín O27/12/2023), y también es anti federal; en tanto el Estado Nacional sigue subsidiando el transporte en el AMBA, en lo que va del 2024 el AMBA recibió \$ 84.813 millones mientras que a las provincias no se han enviado fondos por este concepto.

Como ha sostenido la Corte Suprema de Justicia de la Nación el federalismo es *"...un sistema cultural de convivencia, cuyas partes integrantes no actúan aisladamente, sino que interactúan en orden a una finalidad que explica su existencia y funcionamiento, el ejercicio de las competencias constitucionalmente asignadas debe ser ponderado como una interacción articulada ("La Pampa, Provincia de", Fallos: 340:1695; "Corrientes, Provincia de", Fallos: 344:251), evitando que confronten unas con otras."* (Causa: "Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires c/ Estado Nacional (Poder Ejecutivo Nacional) s/ acción declarativa de inconstitucionalidad" sentencia del 4 de mayo del año 2021).

De esta forma, el actual sistema de distribución de subsidios de transporte automotor de pasajeros no resulta compatible con los principios de equidad, solidaridad e igualdad de oportunidades que requiere un proceso de desarrollo de escala federal para "equilibrar el desigual desarrollo relativo de las provincias y regiones" (art. 75, inc. 2 y 19, de la Constitución Nacional).

En virtud del estado de situación inequitativo de la distribución de los subsidios para el transporte automotor de pasajeros, en los últimos años, se han presentado una serie de iniciativas parlamentarias en ambas cámaras que buscan paliar esta injusticia entre todos los habitantes del país. Entre ellos, los proyectos 2312-D-2022, 2384-D-2022, 2411-D-2022, 2459-D-2022, 2490-D-2022, 2506-D-2022 ingresados en la Cámara de Diputados, como así también los proyectos S-0869/22 y S-1143/22 de la Senadora Vigo y del Senador Uñac, respectivamente.

En los mencionados proyectos dan cuenta de la evolución histórica que ha llevado a la disímil distribución de subsidios entre el AMBA y el resto del país.

Respecto a los subsidios al transporte automotor del interior del país, hay que decir que a través del artículo 115 de la Ley N° 27.467 se derogó el último párrafo del artículo 5° del Decreto N° 652/02 y se dejaron, en consecuencia, sin efecto los convenios suscriptos entre la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE y las jurisdicciones provinciales, por los cuales se encontraban incluidas dentro del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU) las líneas de transporte afectadas al servicio público por automotor urbano y suburbano de pasajeros ajenas al ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES.

También por el artículo 115 de la mencionada ley se facultó al PODER EJECUTIVO NACIONAL para que a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE proceda a la designación de beneficiarios en el marco del fideicomiso creado en virtud del Decreto N° 976/2001.

Por medio del artículo 125 de la citada Ley N° 27.467 se creó el Fondo de Compensación al transporte público de pasajeros por automotor urbano del interior del país, para compensar los desequilibrios financieros que pudieren suscitarse a raíz de las modificaciones producidas por aplicación del artículo 115 del mismo texto normativo y se designó al MINISTERIO DE TRANSPORTE como encargado de establecer los criterios de asignación y distribución de dicho fondo, como asimismo toda la normativa reglamentaria que resulte menester. Es necesario señalar que respecto a la distribución de subsidios para el transporte automotor del AMBA rigen otras normas¹, cuyo eje es 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" aprobada como ANEXO I de la citada Resolución N° 37/13 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE.

Que, asimismo, por el artículo 72 de la Ley N° 27.591 de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2021, se prorrogó el Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país, asignándole la suma de PESOS VEINTE MIL MILLONES (\$20.000.000.000.-), se determinó que el MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN será el encargado de establecer los criterios de distribución, y se estableció que las provincias que adhieran a dicho fondo deberán juntamente con las empresas de transporte implementar el SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (SUBE)².

Por el artículo 2° del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 809 de fecha 25 de noviembre de 2021, se modificó el artículo 72 de la Ley N° 27.591 de Presupuesto 2021 dejándolo redactado del siguiente modo: "Prorrógase el Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país

¹ Como se señala en los fundamentos de los proyectos 2312-D-2022, 2411-D-2022 y 0869-S-2022, entre otros, durante el año 2021, las Resoluciones N° 313/2020, (enero a abril de 2021), N° 198/2021 (mayo a octubre de 2021), 355/2021 (incremento agosto, setiembre y octubre 2021) y la 83/22 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.

² Conforme los considerandos de la Resolución N° 82/2022

por la suma de PESOS VEINTIOCHO MIL MILLONES (\$ 28.000.000.000). El MINISTERIO DE TRANSPORTE será el encargado de establecer los criterios de distribución. Las provincias que adhieran a dicho fondo deberán, juntamente con las empresas de transporte, implementar el sistema de boleto único electrónico."³

A todas luces el sistema vigente resulta insuficiente con fondos escasos y con una metodología de asignación distinta entre el AMBA y el resto del país, siendo muy desventajoso para este último sector.

La Constitución Nacional ha querido hacer *un solo país para un solo pueblo*, debemos sortear las barreras que generan desigualdades artificialmente.

El precio del transporte afecta directamente el bolsillo de los trabajadores, monotributistas, estudiantes y jubilados; por lo tanto debemos tener un sistema justo que permita un desarrollo equitativo en todo el país.

Actualmente, la quita de subsidios a las empresas prestatarias puso en jaque la sustentabilidad del sistema y ha llevado a fuertes aumentos en las tarifas del servicio en todo el país restringiendo su acceso a los usuarios, sin eliminar las asimetrías entre el AMBA y el interior. Tal es así que, un/a trabajador/a de la construcción, metalúrgico, de la industria alimenticias o bancario/a teniendo salarios similares en todo el país, afrontan un costo de transporte mucho mayor en el interior que en AMBA.

El siguiente cuadro publicado por la Asociación Argentina de Empresarios del Transporte Automotor (Febrero 2024)⁴ muestra las tarifas de transporte público urbano y suburbano, ratificando que, pese a los aumentos del boleto en AMBA, en muchas ciudades del interior el boleto cuesta 3 veces más que en el área metropolitana.

³ Conforme los considerandos de la Resolución N° 82/2022.

⁴ Las dos ciudades más importantes de mi provincia de Santa Fe ya han aumentado la tarifa a partir del 8 de marzo, pasando a \$700 tanto en Rosario como en Santa Fe.

Ranking Febrero de Tarifas de Transporte Automotor Urbano de Pasajeros (Argentina)

# Ciudad	Tarifa Minima	# Ciudad	Tarifa Minima
1 Ushuahia	800	30 Necochea	295
2 Cordoba Capital	700	31 Salta	290
3 San Nicolas	690	32 Pinamar Villa Gesell	280
4 Formosa	690	33 AMBA	270
5 Parana	680	34 Jujuy	266
6 Sgo del Estero-La Banda	680	35 Olavarria	261
7 Corrientes	590	36 Ramallo	260
8 Pergamino	508	37 Obera	260
9 Neuquen	450	38 San Antonio Grutas	260
10 Cipolletti	446	39 Catamarca	250
11 Azul	400	40 Posadas	250
12 Cnel Rosales	390	41 San Luis	250
13 Candelaria	380	42 Centenario	248
14 Santa Fe	380	43 Comodoro Rivadavia	244
15 Concepcion Uruguay	370	44 Carlos Paz	240
16 Concordia	365	45 Tucuman	230
17 Bahia Blanca	345	46 San Martin Andes	225
18 Rio Cuarto	340	47 Trelew	205
19 Rosario	340	48 Rawson	204
20 Balcarce	330	49 Mendoza	200
21 Garupa	325	50 San Juan	200
22 Bariloche	320	51 Rio Gallegos	197
23 Tandil	303	52 Rio Grande	192
24 Junin	300	53 La Rioja	150
25 Carmen de Patagones	300	54 Gral Roca	145
26 Chajari	300	55 Palpala	123
27 Viedma	300	56 Saenz Peña	120
28 Merlo	300	57 Santa Rosa	120
29 Mar del Plata	297	58 Resistencia	85

Estas inequidades no solo atentan contra el federalismo sino que ponen en riesgo políticas nacionales como las paritarias unificadas a nivel país, ya que las diferencias en el costo de transporte de los/las trabajadores debería tenerse en cuenta en las negociaciones salariales.

Es por ello que este proyecto crea un Programa para la distribución de los aportes que realiza el Gobierno Nacional a lo largo y ancho de todo el territorio nacional para el sostenimiento del transporte público de pasajeros automotor. En este sentido, el monto a distribuir se fija en un piso equivalente al total de recursos efectivamente repartidos por Nación a las provincias y al AMBA en conjunto durante todo el ejercicio 2023 actualizado por el índice de Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables -RIPTE-, de forma tal de contemplar las variaciones en el costo

laboral que representa el principal componente de la estructura de costos del sistema de transporte

Este proyecto descansa en el ideario federal de nuestro sistema de gobierno que parte de la base de que el Estado Nacional, las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los municipios coordinan sus facultades "para ayudarse y nunca para destruirse" como ha sostenido la Corte Suprema de Justicia de la Nación⁵.

Atento a esto último y en pos de lograr un esquema justo, equitativo y transparente se pretende unificar los criterios para que todas las jurisdicciones del país puedan brindar un servicio accesible y sostenible para los usuarios.

Señor Presidente, por todo lo expuesto, es que solicito a mis pares acompañen la aprobación del presente proyecto.

Roberto M. Mirabella.-

⁵ Fallos de la CSJN "Bazán", Fallos: 342:509 y "Telefónica Móviles Argentina", Fallos: 342:1061 voto de los jueces Maqueda y Rosatti, considerando 9°