

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 2022, los recursos que integren el Fondo no podrán ser inferiores a los PESOS DOSCIENTOS VEINTE MIL MILLONES (\$220.000.000.000).

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 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).

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).

En virtud del estado de situación inequitativo de la distribución de los subsidios para el transporte automotor de pasajeros se han presentado una serie de iniciativas parlamentarias en ambas cámaras que buscan paliar esta injusticia entre todos los habitantes del país

Al momento de elaborar el presente proyecto de ley se ha tenido en consideración 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.

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 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 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, etc., por lo tanto debemos tener un sistema justo que permita un desarrollo equitativo en todo el país. Actualmente la gran disparidad de precios en el boleto de colectivo en todo el país se profundiza por la desigualdad del peso del subsidio nacional en éste. Hoy el boleto de transporte urbano, por ejemplo, en ciudades de la provincia de Santa Fe como mínimo duplican el costo registrado para el AMBA: en la ciudad de Santa Fe \$ 62.50, en Rafaela \$ 50, en la ciudad de Rosario el boleto de colectivo cuesta \$ 69.50; mientras que en AMBA el boleto cuesta entre \$18 y \$21.

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. 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 fijado en \$ 222.000.000.000 para el ejercicio 2022 fue determinado de forma tal de cubrir el costo laboral, principal componente de la estructura de costos del sistema de transporte, en función de los criterios de distribución que garanticen un

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

reparto federal, equitativo y objetivo. Dicho importe deberá ser actualizado trimestralmente siguiendo el índice de Remuneración Imponible Promedio de los Trabajadores Estables-RIPTE- como referencia de las variaciones en el costo laboral.

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 Nación⁴.

Atento a esto último y en pos de lograr un esquema justo, equitativo y transparente se pretende unificar los criterios para todas las jurisdicciones del país.

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

Roberto M. Mirabella.-

⁴ Fallos de la CSJN "Bazán", Fallos: 342:509 y "Telefónica Móviles Argentina", Fallos: 342:1061 voto de los jueces Maqueda y Rosatti, considerando 9°