



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

**FUNDAMENTOS**

El objeto de la presente iniciativa legislativa es comunicar a la Cámara de Diputados de la Nación, la necesidad de dar urgente tratamiento y posterior sanción al proyecto de Ley 2514-D-2022 de autoría del Diputado Nacional Agustín Domingo. El mismo ingresó a esa legislatura el día 24 de mayo del corriente año y fue publicado bajo el Trámite Parlamentario N° 62.

Desde el año 2002 comenzó a subsidiarse de manera unificada para todo el país el transporte público automotor de pasajeros con el Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU) que se financia con la Tasa sobre el gasoil.

A partir de entonces, la Secretaría de Transporte nacional quedó facultada para celebrar convenios con autoridades provinciales y/o municipales a fin de incluir en el SISTAU líneas de transporte automotor urbano de pasajeros. Dicha Secretaría dispuso que las empresas permisionarias de servicios públicos de transporte automotor de pasajeros que tengan la tarifa expresamente regulada y sean de carácter urbano, suburbano o interurbano recibirán, además del subsidio, una asignación de cupos de gasoil a precio diferencial para paliar la emergencia económica de aquel momento.

En el año 2006 se creó el Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) destinado a compensar los incrementos de costos incurridos por las empresas de transporte urbano y suburbano del El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). El año siguiente 2007, la Secretaría de Transporte instituyó las denominadas Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP) para compensar a las empresas de transporte automotor del interior. Así hubo un esquema de subsidios de relativa paridad entre las distintas jurisdicciones conformado por el SISTAU, el cupo de gasoil a precio diferencial, el RCC para el AMBA y las CCP para el interior. Pero en el año 2012 se produjo el primer punto de inflexión. Se colocaron montos máximos a las compensaciones provenientes del SISTAU y las CCP. Así, se dejó de contemplar los aumentos de costos por inflación y se negó la posibilidad de sumar nuevas unidades afectadas al transporte automotor urbano a las jurisdicciones del interior del país.

En cambio, para las empresas permisionarias del AMBA se mantuvo la metodología de la RCC. Es decir, el interior siguió recibiendo subsidios sólo por unidades informadas a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) al año 2012, mientras que para el AMBA los



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

subsidios siguieron teniendo en cuenta las estructuras de costos que periódicamente se fueron aprobando y actualizando. En el año 2019 se dio el segundo punto de inflexión. La Ley N° 27.467, Presupuesto Nacional Año 2019, deja sin efecto los convenios existentes entre la Secretaría de Transporte y las jurisdicciones provinciales y municipales, y en su lugar creó el Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País. Esto ocasionó que los subsidios nacionales para el transporte público de pasajeros del interior del país, integrados hasta el año 2018 por el SISTAU, los cupos de gasoil a precio diferencial y CCP, que ya venían siendo limitados por los toques colocados en el año 2012, se redujeran drásticamente aún más en el año 2019 a la suma \$ 6.500.000.000.

Así, los gobiernos provinciales tuvieron que aplicar incrementos tarifarios afectando el poder adquisitivo de los usuarios y usuarias en medio de la crisis económica y provocando además una fuerte caída de pasajeros transportados.

En el año 2020, el Ministerio de Transporte de la Nación dispuso la firma de nuevos convenios con las jurisdicciones provinciales y municipales revisando los criterios de asignación del fondo. Se crea también el Fondo COVID de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País con un presupuesto de \$ 10.500.000.000, que en el año 2021 subió a \$ 28.000.000.000, y se les comunicó a los servicios de transporte urbano del interior que no podían acrecentar el parque móvil, personal o kilometraje con la finalidad de recibir mayor subsidio nacional.

Todo aumento que se produjera en esta materia debería ser financiado por la respectiva jurisdicción. Para el AMBA, en cambio, se siguieron ajustando los subsidios nacionales en función de la evolución de los ingresos y los costos del transporte urbano.

Todos estos tratos arbitrarios y discriminatorios llevaron a que en el AMBA el 85% del costo del transporte urbano sea solventado por subsidios nacionales, mientras que sólo el 15% restante es cubierto por el usuario. En el interior, en promedio, el 30% de los costos lo cubren los subsidios nacionales, otro 30% lo cubren las jurisdicciones provinciales y municipales y el usuario financia el 40 % del transporte urbano. Esta inequidad queda claramente ilustrada con el hecho de que el AMBA el boleto de colectivo de arranque es de \$18, no habiendo sido actualizado desde el 2019, mientras que en las localidades del interior el boleto va desde \$24 a \$80.



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

Como agravante, hay que destacar que el transporte automotor en el interior es el único medio de movilidad pública, mientras que en AMBA cuentan con líneas de trenes, subterráneos y metrobuses que, como dato no menor, están también todos subsidiados. En este sentido, el pasado 24 de mayo del corriente, ingresó en la Cámara de Diputados de la Nación el proyecto de Ley 2514-D-2022 presentado por el diputado nacional por Juntos Somos Río Negro, Agustín Domingo, cuyo objetivo se basa en devolver a las provincias la potestad de decidir sobre los recursos que se destinan a asistir el transporte urbano de pasajeros en todo el país, por tratarse esta de una función del estado no delegada por las Provincias a la Nación. El mismo fue girado a las comisiones de Transportes y Presupuesto y Hacienda.

Ante lo expuesto podemos evidenciar el injusto trato desigual dispensado a los usuarios de las distintas jurisdicciones. Hasta tanto se discuta una nueva ley de coparticipación que corrija la visible incoherencia entre el reparto de recursos y la distribución de funciones entre la Nación y las Provincias, el proyecto citado propone que se mantengan los fondos actualmente asignados en el presupuesto nacional para asistir el transporte urbano de pasajeros, pero que estos sean distribuidos equitativamente utilizando criterios basados en la demanda efectiva del servicio, y se envíen en forma automática a las provincias sin injerencia alguna de la Nación.

Ante todo lo anteriormente expuesto, solicitamos el acompañamiento favorable de los señores y señoras parlamentarias a al presente proyecto de comunicación.

Por ello;

**Autora:** Julia Elena Fernández.

**Acompañantes:** Claudia Contreras, Juan Pablo Muená.



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

## **LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO**

### **COMUNICA**

**Artículo 1°.-** Al Congreso de la Nación, Cámara de Diputados, la necesidad de dar urgente tratamiento y posterior sanción al proyecto de Ley 2514-D-2022 de autoría del diputado Agustín Domingo, cuyo objeto es la creación del Fondo Único de Asistencia al Transporte Público de Pasajeros por Automotor - Urbano, Suburbano e Interurbano de la República Argentina "Fondo Único de Asistencia al Transporte".

**Artículo 2°.-** De forma.