

## Desde Mendoza proponen equilibrar la distribución de subsidios nacionales al transporte



**El secretario de Servicios Públicos de la Provincia, Natalio Mema, formó parte de la presentación del Programa Nacional de Reparto Equitativo y Federal de Subsidios Nacionales al Transporte Público de Pasajeros, junto al presidente del interbloque de Juntos por el Cambio en el Senado de la Nación, Alfredo Cornejo, y las senadoras nacionales Mariana Juri (Mendoza), Alejandra Vigo (Córdoba) y Beatriz Ávila (Tucumán).**

A través de un proyecto de ley, los senadores propusieron la creación en todo el territorio nacional del Programa Nacional de Reparto Equitativo y Federal de Subsidios Nacionales al Transporte Público de Pasajeros, tanto para líneas urbanas como suburbanas del país.

Al respecto, el senador nacional Alfredo Cornejo dijo “Este proyecto es federalismo en serio, no es federalismo de discurso. El 35% del subsidio al transporte queda en AMBA, pero el origen del financiamiento del subsidio al transporte es el impuesto a los

---

combustibles. Este impuesto se cobra en todo el país en las 24 jurisdicciones y ese impuesto de todo lo que se recauda, que es muchísimo dinero, 95% se aplica en AMBA y solo el 5% se aplica en el interior del país. No hay nada más injusto y menos federal que la distribución de este impuesto.

“De ese impuesto al combustible, la mayor parte se la lleva el subsidio al transporte y el 87% se queda en AMBA. Nunca hemos estado peor en la distribución de este subsidio que en estos dos años. Venía mal de antes, pero en este tiempo se ha empeorado. Con el afán de concentrar en los lugares donde se definen las elecciones, buena parte de los subsidios han hecho mucho más ineficiente al subsidio de transporte de lo que ya era. Este proyecto intenta distribuirlo no caprichosamente, no a voluntad del Gobierno, no a voluntad de un funcionario sino con criterios objetivos que hacen mucho más eficiente la distribución. No agrega más gasto público, no se crea ningún otro impuesto, solo se distribuye de otra forma”, explicó el senador.

También manifestó: “Hoy hay una disparidad enorme, boletos en CABA, Gran Buenos Aires, en trenes de \$18 o \$20, en Córdoba casi \$60, en Tucumán \$45, en Mendoza todavía en \$35 pero con un inmenso subsidio por parte de la Provincia, porque alguien paga estas cosas, no es que no sale de ningún lado. Entonces este proyecto viene a remediar un problema, y la Cámara de Senadores y la Cámara de Diputados, con sus representaciones genuinamente federales, debieran aprobarlo y, por supuesto, estamos abiertos a correcciones, pero que no cambien el espíritu o aspectos técnicos de eficiencia para distribuir ese subsidio”.

En tanto, el secretario de Servicios Públicos de la provincia de Mendoza, Natalio Mema, explicó: “Este proyecto surge de la firma conjunta de estos senadores y senadoras, y también de la colaboración del director de Transporte de Córdoba, que apunta a una distribución equitativa de los subsidios que hoy se están destinando al transporte automotor de pasajeros para que esta diferencia que hay entre el AMBA y el interior del país deje de existir sin generar más impuestos, sino distribuyendo esto que hoy se está destinando a este fin. La forma es de manera objetiva, por cantidad de unidades de transporte público, por agentes y por kilómetros recorridos y es un monto que se irá actualizando año a año según los índices de inflación o del costo específico del sistema de transporte”.

## **Detalles del proyecto**

---

En su articulado, la iniciativa regula todo lo relativo al programa y la forma de financiamiento. La finalidad de la propuesta es la distribución de los subsidios al transporte público de pasajeros bajo criterios equitativos, para líneas urbanas y suburbanas de jurisdicción provincial, nacional y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El programa se financia mediante la creación del Fondo Único de Asistencia al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano de la República Argentina, por la suma total \$164.235.000.000 para el ejercicio 2022. El origen de su composición primigenia se conforma con los aportes totales realizados por el Estado nacional durante 2021 al Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país, más los aportes totales realizados a las líneas de jurisdicción nacional, ajustado por la inflación incluida en el proyecto de Ley de Presupuesto para el Ejercicio 2022.

En cuanto a los criterios de Reparto del Fondo Único que la Ley crea, son tres:

1. Unidades Computables: 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: 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 máximo de 3 agentes por unidad computable.

3. Kilómetros Recorridos: Cantidad de kilómetros promedio mensuales recorridos por las unidades computables en el semestre inmediato anterior.

El mismo artículo que regula sobre los criterios contiene un importante tope a la distribución al prever que en ningún caso podrá destinarse más del 30% de la totalidad de fondos existentes en el fondo a una misma provincia y/o jurisdicción.

Los beneficiarios del programa tienen la obligación de informar los criterios establecidos a la autoridad de aplicación -Ministerio de Transporte de la Nación- de manera semestral para mantener actualizada la información de la realidad local y, en base a ellos, realizar la distribución y asignación de subsidios.

Asimismo, el Ministerio de Transporte tiene la función de realizar la redistribución sobre la base de los recursos del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU), de los impuestos sobre los combustibles líquidos y al dióxido de carbono conforme lo estipulado en el artículo 19 de la Ley 23966 (TO 1998), con las modificaciones introducidas por el artículo 143 de la Ley 27431, y sus normas reglamentarias; y con recursos del Presupuesto General que se transfieran al Fideicomiso creado en virtud del artículo 12 del Decreto 976 de fecha 31 de julio de 2001.

Se obliga a las provincias y a la CABA a implementar mecanismos de asistencias complementarias a las otorgadas en el marco del programa nacional, para brindar sustentabilidad a sus respectivos sistemas de transporte público de pasajeros. En cuanto a la actualización de la partida presupuestaria, resultará de tener en cuenta el mayor valor que surja de la comparación entre el índice inflacionario proyectado para cada ejercicio en la Ley de Presupuesto Anual y la tasa de crecimiento anual del Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) reguladas por el Decreto 678/06, para los grupos tarifarios correspondientes a la Jurisdicción Nacional.

Se crea el Consejo Federal del Transporte (Cofetra), integrado por representantes del Ministerio de Transporte de la Nación, las Autoridades de Aplicación en materia de transporte de cada provincia y de CABA y determina sus funciones entre las que se enuncian: impulsar las políticas generales en materia de transporte público, formular propuestas ante los cuerpos legislativos y organismos administrativos, nacionales o provinciales, en materia de su competencia o interés, entre otras.

Se establece el acceso equitativo de todas las provincias y/o jurisdicciones al esquema de compensación de precio diferencial del gasoil para las empresas de transporte público de pasajeros por automotor Urbano y Suburbano; y se regula el acceso equitativo, al esquema de atributos sociales y/o tarifas diferenciales vigentes en el AMBA y a los sistemas de boleto integrado, para aquellas jurisdicciones que cuenten con sistemas de transporte multimodal, inclusive a aquellas que aún no han adoptado la SUBE.



---

Por último, su entrada en vigencia está prevista para el 1 de julio de 2022, derogando el artículo 125 de la Ley 27467 de Presupuesto del ejercicio 2019 y todo tipo de subsidios diferenciales en transporte para el AMBA para el ejercicio 2022 y los ejercicios subsiguientes.