

Unión Tranviarios Automotor

ADHERIDA A LA C.G.T.
Sede Central Buenos Aires
Moreno 2969 TE.: 4011-6100

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 28 de julio de 2020.-

Sr.

Jefe de Gabinete de Ministros

Lic. Santiago A. Cafiero

S/D.

De mi mayor consideración:

Quien suscribe, **Roberto Carlos Fernández**, en mi carácter de **Secretario de General del Consejo Directivo Nacional de la Unión Tranviarios Automotor (UTA)**, con domicilio en nuestra sede social de calle Moreno 2969 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se dirige al Sr. Jefe de Gabinete de Ministros, y dice:

Dirijo la presente al señor Jefe de Gabinete, en atención a tomar conocimiento de su actual avocación a la preparación de proyecto de ley de Presupuesto Nacional 2021.

Desde la entidad sindical que represento, hemos sido muy críticos a la política presupuestaria en materia de transporte de pasajeros llevada adelante por la gestión anterior, por su marcada tendencia a la eliminación de partidas presupuestarias para el transporte colectivo de pasajeros del interior del país. Lo padecemos y por ello lo luchamos y resistimos durante años, no con poca conflictividad, principalmente porque entendemos que en un régimen federal de derecho como el nuestro, no debe producirse la inmensa concentración de recursos en la denominada Área Metropolitana de Buenos Aires como lamentablemente viene ocurriendo de un tiempo a esta parte.

Por todo esto, durante los últimos días de diciembre 2019 y primeros de 2020, celebramos los aportes realizados al sistema mediante la Resolución 14/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación, lo que implicó retomar la asistencia estatal tendiente a que se corrija la inmensa desproporción en cuanto a asignaciones presupuestarias.

Ahora bien, a nadie escapa que las compensaciones tarifarias reconocidas para el interior del país resultan significativamente inferiores al

Unión Tranviarios Automotor

ADHERIDA A LA C.G.T.
Sede Central Buenos Aires
Moreno 2969 TE.: 4011-6100

AMBA. Cuando para esta región la participación de los subsidios representaba entre un 70% y 75% de los ingresos totales, para el interior del país esa situación en los mejores casos alcanzaba al 44%, pero en 2019 solo el 9% de los recursos disponibles, y con los aportes provinciales (por los que también tuvimos que luchar en las provincias) se alcanzó una asistencia de solo el 29%.

En este esquema de distribución, hoy pese a la asistencia extraordinaria del Poder Ejecutivo Nacional mediante el giro de ATN a los estados provinciales, la percepción de compensaciones tarifarias al sistema de transporte del interior del país se ve reducido en un 55% de los ingresos genuinos, sin considerar los efectos de la pandemia.

Historia reciente

En lo que hace a un pasado no tan alejado en el tiempo, hemos asistido a la abrupta eliminación de los subsidios nacionales, por medio de decisiones de las autoridades nacionales que contribuyeron a la generación de crisis de la actividad en la jurisdicción, producto de los acuerdos entre Nación y Provincias, en el marco del “Pacto Fiscal”, ocurrido a mediados del año 2018, que modificara las condiciones de equilibrio de ingresos de las empresas provenientes de los subsidios nacionales, provinciales, comunales y tarifa al sistema, trasladándose directamente la responsabilidad a los gobiernos locales.

En este sentido, cabe mencionar que asistimos a la Eliminación de los subsidios nacionales a partir del 1º de Enero del año 2019, establecida en el Art. 115 de la Ley de Presupuesto N° 27467, por lo cual resistimos, y ante ello protestamos, hasta la creación del Fondo de Compensación previsto en el Art. 125 de la misma norma, lo que implicó en la práctica, una modificación de las condiciones que rigen los contratos de concesión, ante la imposibilidad cierta en la fijación del precio del servicio, sin establecerse en las jurisdicciones criterios de compensación adecuados.

El inc. a) del Art. 125 de la Ley de Presupuesto Nacional 27467, estableció un criterio de distribución para las jurisdicciones que no contaban con Atributos Sociales del SUBE, mediante un mecanismo de asignación de recursos del Estado Nacional que surgieran de los porcentajes de coparticipación establecidos en el Anexo II de la Resolución N° 1085/18 del Ministerio de Transporte de la Nación, con la obligación de los Estados Provinciales que suscriban los convenios, previstos en el

Unión Tranviarios Automotor

ADHERIDA A LA C.G.T.
Sede Central Buenos Aires
Moreno 2969 TE.: 4011-6100

Anexo I de la misma norma, de hacerse cargo del 50% del total de las acreencias que recibían las empresas, tengan o no SUBE, en concepto de Gasoil a precio diferencial, SISTAU y CCP, tomando como parámetro el año 2018.

Sin perjuicio de ello, el inc. b) del Art. 125 de la Ley de Presupuesto Nacional 27467, por el contrario al anterior, **estableció un criterio absolutamente arbitrario en función de un método de cálculo de Nación, para las jurisdicciones que cuentan con SUBE**, que luego se distribuyó en concepto de Asistencia Financiera, sin contemplar el déficit real operacional, obteniéndose un aporte mucho menor, a merced de la decisión final y arbitraria de la Subsecretaría de Gestión del Transporte de la Nación, que en ese entonces tuvo la potestad de resolver, bajo criterios discrecionales, por aplicación de la Resolución N° 1086 del Ministerio de Transporte de la Nación.

Bajo tales condiciones, desde la Nación solo se comprometió el sostenimiento de una parte menor de los subsidios que antes se aportaban, obligándose a las jurisdicciones (muchas veces a instancias de álgidos reclamos sindicales), a soportar el déficit provocado mediante la aplicación de nuevas tarifas a partir de enero de 2018 o la implementación de compensaciones locales no acordados mediante los acuerdos suscriptos, extremos que, en el caso de los servicios urbanos de la mayoría de las jurisdicciones, no se cumplieron, obligando a las operadoras a sostener la actividad con tarifas reconocidas sobre parámetros desactualizados que contaban con un fuerte componente de aportes nacionales.

Estado actual del sistema

Ahora bien, como usted ya sabe, en lo que hace al Fondo Compensador otorgado mediante Resolución 14/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación, que determina el Congelamiento de Tarifas, resulta innegable la oportunidad y el objetivo que se ha propuesto el estado nacional con el mismo, sin perjuicio de lo cual lamentablemente como derivado del actual contexto de pandemia, se ha generado un nuevo déficit del sistema en el interior del país, es que en el referido contexto, como consecuencia del Art. 125 de la Ley de Presupuesto Nacional 27.467, prorrogado por Decreto Nacional 4/2020, a diferencia de lo que ocurre en el Área Metropolitana de Buenos Aires, se constituyó al esquema como altamente dependiente de tarifas

Unión Tranviarios Automotor

ADHERIDA A LA C.G.T.
Sede Central Buenos Aires
Moreno 2969 TE.: 4011-6100

derivadas del corte de boleto, el cual huelga decir, resultó diezmado por la declaración de emergencia sanitaria decretada por el PEN.

La creación del nuevo Fondo Compensador previsto por la Resolución 14/20 del Ministerio de Transporte, al contener para la jurisdicción solo el aumento de los salarios de los trabajadores y una compensación de \$ 20 por litros de gasoil conforme cupos asignados, eliminando los fondos provenientes de nación en concepto de asistencia financiera, en los términos del Art. 125 inc. b de la ley 27467 (Reglamentada por la Res. 1086/18 del MTN), sin permitirse el aumento de tarifas por el plazo de 4 meses, arrojó un nuevo déficit operacional al sistema imposible de sostener por las empresas prestadoras de los servicios. **Afirmamos esto porque lo estamos verificando diariamente con los reiterados y estructurales incumplimientos en las pautas salariales en las distintas provincias del interior del país.**

En la mayoría de los casos, los poderes concedentes han cumplido con la condición de no fijar nuevas tarifas para acceder a los recursos nacionales, pero, por otro lado, han evitado establecer nuevos criterios de compensación, obligando a la realización de los mismos servicios que surgen de los contratos de concesión, sin cumplir con la contraprestación que tal instrumento determina, librando a su suerte a las prestadoras de los servicios a hacer frente al sostenimiento de los mismos en tales situaciones.

Lo más lamentable es que ante esta particular circunstancia muchas veces también denominada como el sistema de la "frazada corta", se ha pretendido que sea el sector trabajador el perjudicado, y a quien se deba hacer asumir el costo de la ineficiencia del sistema y/o de sus actores, con pretendidas modificaciones convencionales, afectaciones de derechos, todos ellos resistidos de un tiempo a esta parte, pero no por ello menos indeseables.

Señor Jefe de Gabinete, nos permitimos afirmar como en más de una oportunidad nos expresara el Presidente Néstor Kirchner, que las compensaciones tarifarias resultan un invaluable aporte, por los beneficios que genera en cuanto a fomento de la actividad económica, y de asistencia a sectores vulnerables, ya que en su mayoría son a quienes transportamos, redundando por ello en beneficios mucho mayores al simple el traslado de personas de un lugar a otro de las provincias. Por ello entendemos que el Estado Nacional, como ya lo ha hecho anteriormente, debe continuar el mismo esquema de asistencia, pero auditar que la misma sea

Unión Tranviarios Automotor

ADHERIDA A LA C.G.T.
Sede Central Buenos Aires
Moreno 2969 TE.: 4011-6100

eficientemente dirigida a quienes realmente lo necesitan, para sostener el servicio, y lógicamente las fuentes de trabajo que directa o indirectamente se derivan del mismo tanto en el interior como en la gran metrópolis. Hoy, para ser sincero, ese pretendido equilibrio no se verifica.-

El planteo expuesto

Ahora bien, en primer término petitionamos a usted conforme a su misión en la elaboración del presupuesto nacional, sea cual fuere el esquema de compensaciones nacionales que se resuelva (ya sea mediante un mecanismo similar al antes referido Art. 125 de la ley 27467 y/o de la Resolución que en el futuro reemplace a la 14/2020), que el mismo deba: Si así se lo considera, dirigir la asistencia directamente por el Estado Nacional con control, auditoría suficiente que permita verificar que el mismo llegue al destino del mismo; o bien direccionar los compromisos por parte de las autoridades provinciales a la asistencia del sistema, **mediante la afectación específica de recursos al sistema de transporte (que hoy no existe)**, ya que de lo contrario el mismo no será sustentable y continuaremos teniendo la actual asimetría AMBA-Interior, con las constantes situaciones de crisis como en los últimos años.

Asimismo, si no se reconocen mediante las compensaciones en el referido presupuesto a elaborarse, los mayores costos del sistema provocados por la inflación, los crecientes aumentos de insumos y la legítima pretensión de incremento en los salarios de los trabajadores, y que los mismos deberán ser absorbidos por el sistema de la manera más equilibrada posible, nos encontraremos ante un nuevo año de complicaciones severas en cuanto al cobro de salarios, y un serio déficit en el servicio de transporte automotor de pasajeros del interior del país.

Ratificamos como siempre, que nos duele inmensamente tener que adoptar medidas de acción gremial en el interior profundo del país Sr. Jefe de Gabinete, pero las mismas no son deseadas, y siempre han sido dispuestas ante la falta de pago de nuestros salarios.

Nosotros sabemos lo sumamente relevante que resulta el transporte de pasajeros para las poblaciones del interior, por lo que **le pedimos que se pongan todos los esfuerzos y conocimientos necesarios a vuestra disposición, a fin de asegurarse en el proyecto de ley de presupuesto en redacción, un esquema**

Unión Tranviarios Automotor

ADHERIDA A LA C.G.T.
Sede Central Buenos Aires
Moreno 2969 TE.: 4011-6100

equilibrado, sustentable, razonable, y que permita a los trabajadores que represento, percibir todos los meses, sus salarios, los cuales honrosamente se han ganado porque los han trabajado.

Entendemos resulta indispensable y urgente para el sector trabajador, recibir el auxilio estatal comprometido, conforme se ha asumido y comprometido por la autoridad estatal, y que el mismo no se diluya en los distintos elementos del sistema, sin llegar a los destinatarios del mismo.

En épocas de crisis como atravesamos, resulta destacable la gestión, en hechos concretos, y eso es lo que le solicitamos.

El pueblo trabajador no traiciona, y acompaña al país en esta difícil situación que se atraviesa, pero se pide una respuesta estatal acorde. Así se espera.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.



**Roberto C. Fernández
Secretario General
Unión Tranviarios Automotor**