

Informe de Cierre

Viene el presente actuado identificado como EX-2023-152827808- -APN-DGD#MTR a esta instancia a los fines de formular el informe de cierre del procedimiento abierto por medio de la Resolución N° 1 de fecha 18 de enero de 2024 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, conforme lo establecido en los artículos 10 y 11 de del Anexo I de la Resolución N° 616 del 13 de julio de 2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, por el que se puso a consideración de la ciudadanía el proyecto de resolución que propone la modificación de los cuadros tarifarios del transporte público de pasajeros por automotor y ferroviario de Jurisdicción Nacional, entre otras medidas.

Desarrollo del Procedimiento:

Conforme surge de los presentes actuados, se ha puesto en conocimiento de la ciudadanía la apertura del “PROCEDIMIENTO DE INSTANCIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL ÁMBITO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE”, en los términos del Anexo I aprobado por el artículo 1° de la Resolución N° 616/18 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, mediante la correspondiente publicación en el Boletín Oficial el día 19 de enero de 2024, de acuerdo a lo previsto en la mencionada Resolución N° 1/24 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, con su correspondiente Anexo.

El procedimiento se ha desarrollado entre los días 22 y 24 del mes de enero del corriente año, período en el cual los ciudadanos han podido expresar sus opiniones, comentarios, consultas y han formulado sugerencias referidas al proyecto en tratamiento, a través de la vía dispuesta por la citada Resolución N° 1/24 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, es decir vía web a través del sitio de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE: <https://www.argentina.gob.ar/transporte>.

COMUNICACIÓN DE LA CONSULTA

Además de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA efectuada el día 19 de enero de 2024, la convocatoria a consulta ciudadana contó con una amplia difusión en medios gráficos, tanto en forma previa a su celebración, como durante el proceso.

A continuación, se tabula un resumen de medios que grafica la referida cobertura:

Dia	Medio	Link
-----	-------	------

12	El Destape	https://www.eldestapeweb.com/economia/inflacion/transporte-este-lunes-aumenta-el-boleto-mientras-convocan-a-la-audiencia-para-la-suba-de-febrero-202411213220
14	Chequeado	https://chequeado.com/el-explicador/las-claves-del-aumento-del-45-en-las-tarifas-de-colectivos-y-trenes/
19	221	https://www.0221.com.ar/nacional/aumento-transporte-el-gobierno-buscara-llevar-las-tarifas-micros-270-y-trenes-130-n86539
19	221	https://www.0221.com.ar/la-plata/tramo-tramo-cuanto-costaria-viajar-los-micros-y-el-tren-el-1-febrero-n86541
19	221	https://www.0221.com.ar/nacional/que-significa-nominalizar-la-sube-y-que-no-hacerlo-podria-duplicar-el-coste-tu-boleto-micro-n86544
19	24matins	https://www.24matins.es/actualizaciones-en-tarifas-de-colectivos-y-trenes-gobierno-revela-cambios-en-la-tarjeta-sube-desde-febrero-312016
19	A24	https://www.a24.com/economia/fuerte-aumento-del-transporte-febrero-como-que-daran-los-precios-los-trenes-y-colectivos-n1280819
19	Aire Digital	https://www.airedesantafe.com.ar/actualidad/atencion-usuarios-sube-como-registrar-tu-tarjeta-evitar-aumentos-el-boleto-n562130
19	Ámbito	https://www.ambito.com/economia/transporte-gobierno-llama-consulta-publica-cambio-tarifas-trenes-y-colectivos-n5925209
19	Ámbito	https://www.ambito.com/economia/transporte-mas-carro-gobierno-busca-subir-la-tarifa-colectivos-270-y-la-trenes-130-n5925209
19	Argentina.gob.ar	https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-gobierno-nacional-realizo-el-llamado-audiencia-publica-para-actualizar-las-tarifas-de
19	BAE Negocios	https://www.baenegocios.com/sociedad/Aumento-de-transporte-como-registrar-la-SUBE-para-que-no-te-cobren-de-mas-20240119-0008.html
19	BAE Negocios	https://www.baenegocios.com/sociedad/Aumento-de-transporte-como-registrar-la-SUBE-para-que-no-te-cobren-de-mas-20240119-0008.html
19	Bonaerense r	https://bonaerenser.com.ar/nota/8349/el-transporte-publico-aumentara-todos-los-meses/
19	Canal 26	https://www.canal26.com/general/el-gobierno-propuso-aumentos-de-hasta-el-250-en-colectivos-y-trenes-en-que-precio-queda-el-boleto--362573
19	Chaco día por día	https://chacodiapordia.com/amba-el-gobierno-nacional-propuso-aumentos-del-251-en-colectivos-y-169-en-trenes-desde-febrero/
19	Clarín	https://www.clarin.com/economia/gobierno-propuso-aumento-270-colectivos-130-trenes_0_hgrCWp27Px.html
19	Clarín	https://www.clarin.com/economia/aumento-tarifa-trenes-colectivos-amba_3_ibnpze4VYU.html
19	Clarín	https://www.clarin.com/servicios/requisito-pagar-430-boleto-colectivo-sube-febrero_0_TjeNOMMuGQ.html
19	Cronos	https://infocronos.com.ar/nota/39776/el-gobierno-abrio-una-nueva-audiencia-publica-para-definir-aumentos-en-el-transporte-del-amba/
19	Data Clave	https://www.dataclave.com.ar/poder/el-gobierno-propuso-aumentos-del-251--en-c

		lectivos-y-169--en-trenes-desde-febrero_a65aa779fa9607312d32ec3d4
19	Diario Democracia	https://www.diariodemocracia.com/vida/sociedad/295883-registrar-tarjeta-sube-evitar-pagar-tarifa-mayor/
19	DIB	https://dib.com.ar/2024/01/tarjeta-sube-como-registrarla-a-tu-nombre-para-acceder-al-descuento/
19	El Argentino	https://elargentinodiario.com.ar/zona-destacada/19/01/2024/mas-aumentos-transporte-propone-251-en-colectivos-y-169-en-trenes-desde-febrero/
19	El Chubut	https://www.elchubut.com.ar/nacionales/2024-1-19-9-26-0-transporte-propone-aumento-de-251-en-colectivos
19	El Civismo	https://www.elcivismo.com.ar/notas/52629/
19	El Cronista	https://www.cronista.com/economia-politica/trenes-y-colectivos-el-gobierno-publico-el-cuadro-tarifario-con-aumento-que-buscara-activar-en-febrero-2024/
19	El Cronista	https://www.cronista.com/economia-politica/tras-el-aumento-del-boleto-de-colectivo-que-va-a-pasar-con-el-subte/
19	El Cronista	https://www.cronista.com/economia-politica/cambia-la-tarjeta-sube-el-gobierno-aplicara-un-requisito-obligatorio-desde-febrero-para-pagar-menos/
19	El Cronista	https://www.cronista.com/economia-politica/tarjeta-sube-el-gobierno-habilito-un-registro-opcional-para-pagar-una-tarifa-diferencial-como-se-hace/
19	El Destape	https://www.eldestapeweb.com/economia-finanzas/tarifas/transporte-propone-aumento-de-251-en-colectivos-y-169-en-trenes-desde-febrero-20241199250
19	El Destape	https://www.eldestapeweb.com/atr/sube/urgente-cambia-la-tarjeta-sube-importante-anuncio-sobre-su-registro-y-como-obtener-descuentos--20241191220
19	El Destape	https://www.eldestapeweb.com/economia-finanzas/manuel-adorni/como-registrar-la-tarjeta-sube-para-evitar-pagar-una-tarifa-mayor-202411911530
19	El Destape	https://www.eldestapeweb.com/atr/transporte/aumentos-en-colectivos-y-trenes-a-cuanto-se-va-a-ir-el-boleto-en-febrero-del-2024-segun-la-propuesta-del-gobierno-20241191370
19	El Día	https://www.eldia.com/nota/2024-1-19-8-43-0-otro-golpazo-al-bolsillo-el-boleto-de-micro-se-ira-a-270-en-febrero-la-ciudad
19	El Día	https://www.eldia.com/nota/2024-1-19-10-2-0-paso-a-paso-como-registrar-la-tarjeta-sube-para-no-pagar-el-doble-el-boleto-de-tren-y-micro-en-febrero-informacion-general
19	El Diario Ar	https://www.eldiarioar.com/economia/gobierno-propuso-subir-febrero-boleto-minimo-colectivo-430-tren-130-amba_1_10850712.html
19	El Esquiú	https://www.elesquiú.com/nacionales/2024/1/19/los-usuarios-que-no-tengan-la-tarjeta-sube-registrada-pagaran-el-doble-del-boleto-502283.html
19	Ele-ve	https://www.ele-ve.com.ar/Gobierno-busca-subir-la-tarifa-de-colectivos-a-270-y-la-de-trenes-a-130.html
19	El Intransigente	https://elintransigente.com/2024/01/amba-nuevo-aumento-en-las-tarifas-del-transporte-publico/
19	El Nueve	https://www.elnueve.com.ar/todas-las-tardes/30186-aumento-en-trenes-y-colectiv

		os-como-registrar-la-tarjeta-sube-para-pagar
19	El Sindical	https://www.elsindical.com.ar/notas/el-gobierno-propuso-aumentos-de-hasta-el-250-en-colectivos-y-trenes-a-la-espera-de-la-respuesta-empresaria/
19	Filo.News	https://www.filo.news/noticia/2024/01/19/transporte-por-las-nubes-el-gobierno-busca-aumentar-el-colectivo-a-usd270
19	Gazeta Norte	https://www.gazetanorte.com.ar/2024/01/gobierno-promueve-una-tarifa-de-270-para-los-colectivos-y-de-130-para-los-trenes-en-el-amba/
19	Infobae	https://www.infobae.com/economia/2024/01/19/aumentos-de-hasta-el-250-por-ciento-que-precios-propuso-el-gobierno-para-los-boletos-de-trenes-y-colectivos-en-febrero/
19	Infobae	https://www.infobae.com/sociedad/2024/01/19/tarjeta-sube-como-registrarla-a-tu-nombre-y-obtener-descuentos-para-viajar-en-colectivo/
19	Infobae	https://www.infobae.com/economia/2024/01/19/el-aumento-del-boleto-cual-sera-el-precio-de-los-pasajes-combinados-para-colectivos-y-trenes-en-febrero/
19	Infocielo	https://infocielo.com/politica-y-economia/el-boleto-minimo-colectivos-valdra-270-pesos-febrero-n779252
19	IProfesional	https://www.iprofesional.com/actualidad/397180-tarjeta-sube-como-registrarla-para-no-pagar-la-tarifa-mas-cara
19	La Capital	https://www.lacapital.com.ar/informacion-general/en-febrero-el-boleto-colectivo-amba-aumentara-270-y-el-tren-130-n10113905.html
19	La Nación	https://www.lanacion.com.ar/economia/aumenta-el-transporte-y-el-que-no-tenga-la-sube-a-su-nombre-pagara-hasta-el-doble-de-la-tarifa-nid19012024/
19	La Nación	https://www.lanacion.com.ar/economia/transporte-el-gobierno-pedira-una-tarifa-de-270-para-los-colectivos-y-130-para-los-trenes-nid18012024/
19	La Nación	https://www.lanacion.com.ar/economia/cuanto-sube-la-tarifa-de-colectivos-tras-el-aumento-de-enero-nid19012024/
19	La Nación	https://www.lanacion.com.ar/economia/como-registrar-la-tarjeta-sube-para-evitar-la-tarifa-mas-cara-nid19012024/
19	La Nación	https://www.lanacion.com.ar/economia/como-saber-si-mi-tarjeta-sube-esta-registrada-a-mi-nombre-nid19012024/
19	La Nueva	https://www.lanueva.com/nota/2024-1-19-13-36-0-proponen-nuevos-aumentos-para-el-boleto-de-colectivo-del-amba
19	La Prensa	https://www.laprensa.com.ar/Transporte-propone-aumento-de-251-en-colectivos-y-169-en-trenes-desde-febrero-540128.note.aspx
19	Letra P	https://www.letrap.com.ar/economia/boletazo-javier-milei-el-amba-colectivos-270-y-trenes-130-febrero-n5405979
19	LPO	https://www.lapoliticaonline.com/transporte/el-gobierno-aplica-un-fuerte-tarifazo-en-el-transporte-los-colectivos-suben-otro-250/
19	MDZ	https://www.mdzol.com/sociedad/2024/1/19/de-cuanto-es-el-aumento-que-propone-el-gobierno-para-colectivos-trenes-399786.html
19	Minuto Uno	https://www.minutouno.com/sociedad/sube/como-registrar-la-tarjeta-pagar-menos-partir-febrero-n5925387

19	MSN	https://www.msn.com/es-us/noticias/other/c%C3%B3mo-registrar-la-tarjeta-sube-para-no-pagar-430-el-boleto-diferencial-desde-febrero/ar-BB1gXer9
19	NA (cablera)	El gobierno convocó a un proceso de participación ciudadana para definir un nuevo aumento de los boletos de colectivos y trenes
19	NA (Cablera)	Qué hay que hacer con la tarjeta SUBE para no pagar de más el boleto de colectivo en AMBA
19	NewsWeek	https://www.newsweek.com.ar/economia-negocios/aumento-de-colectivos-y-trenes-que-pasa-si-no-registro-la-tarjeta-sube/
19	Nexofin	https://www.nexofin.com/notas/1126396-el-gobierno-busca-grandes-subas-en-los-boletos-de-colectivos-y-trenes-cuanto-pidio-aumentar-n/
19	Noticias del 6	https://noticiasdel6.com/amba-gobierno-convoca-a-audiencia-por-el-cuadro-tarifario-del-transporte-y-disminuir-asimetrias-con-el-interior-del-pais/
19	Noticias Urbanas	https://www.noticiasurbanas.com.ar/noticias/el-gobierno-busca-subir-la-tarifa-de-colectivos-a-270-y-la-de-trenes-a-130/
19	Página 12	https://www.pagina12.com.ar/705436-el-gobierno-aplica-mas-tarifazos-para-colectivos-y-trenes-en
19	Página 12	https://www.pagina12.com.ar/705439-como-registrar-la-tarjeta-sube-para-pagar-menos
19	Página 12	https://www.pagina12.com.ar/705436-el-gobierno-aplica-mas-tarifazos-para-colectivos-y-trenes-en
19	Palermo Online	https://palermoonline.com.ar/wordpress/el-vocero-presidencial-manuel-adorni-defendio-el-tarifazo-en-el-transporte/
19	Partedelshow	https://partedelshow.com.ar/noticia/gobierno-propone-aumentos-de-colectivos-que-llegarian-270-en-febrero
19	Perfil	https://www.perfil.com/noticias/economia/transporte-mas-carro-el-gobierno-quiere-levar-el-boleto-minimo-del-colectivo-a-270-y-del-tren-a-130-desde-febrero.phtml
19	Perfil	https://www.perfil.com/noticias/economia/como-registrar-la-tarjeta-sube-para-no-pagar-boleto-diferencial-de-430-para-el-colectivo-desde-febrero.phtml
19	Perfil	https://www.perfil.com/noticias/economia/el-transporte-vuelve-a-aumentar-en-febrero-la-suba-seria-de-hasta-255.phtml
19	Pilar a Diario	https://www.pilaradiario.com/economia/gobierno-propone-que-el-boleto-colectivo-aumente-270-y-el-tren-130-n5450531
19	Pilar de Todos	https://www.pilardetodos.com.ar/secciones/noticias/sociedad/paso-a-paso-como-hacer-para-registrar-la-sube
19	Popular	https://www.diariopopular.com.ar/general/cuanto-costara-febrero-el-boleto-colectivos-y-trenes-el-amba-n768156
19	Pura Ciudad	https://www.puraciudad.com.ar/el-gobierno-nacional-propuso-un-boleto-minimo-de-colectivo-a-270-y-uno-de-tren-a-130-para-febrero/
19	Que Pasa Web	https://www.quepasaweb.com.ar/como-registrar-tarjeta-sube-para-no-pagar-430-el-boleto-de-trenes-y-colectivos-en-febrero/
19	Radio Mitre	https://radiomitre.cienradios.com/economia/que-pasara-con-quienes-no-tengan-la-tarjeta-sube-registra/

19	Resumen	https://diarioresumen.com.ar/provinciales/aumento-de-colectivos-270-para-sube-430-sin-sube-nominalizada/
19	Télam (Cablera)	Transporte propone aumento de 251% en colectivos y 169% en trenes desde febrero
19	Télam (Cablera)	Cómo registrar la tarjeta sube para evitar pagar una tarifa mayor
19	Télam (Cablera)	Adorni defendió el aumento tarifario en el marco de un cambio de "la lógica de subsidios"
19	Télam (Cablera)	Transporte propone que en febrero el boleto de colectivo aumente a \$ 270 y el de tren a \$ 130
19	Télam web	https://www.telam.com.ar/notas/202401/652966-aumento-colectivos-trenes-febrero.html
19	Télam web	https://www.telam.com.ar/notas/202401/652979-adorni-conferencia-de-prensa.html
19	TN	https://tn.com.ar/economia/2024/01/19/aumentos-y-cambios-en-la-tarjeta-sube-el-gobierno-informo-las-tarifas-para-colectivos-y-trenes-desde-febrero/
19	Todo Provincial	https://www.todoprovincial.com/el-gobierno-nacional-aumentara-un-250-los-boletos-de-tren-y-colectivo-en-el-amba/
19	Urgente 24	https://urgente24.com/actualidad/el-aumento-transporte-extra-que-sufrira-una-ciudad-grande-n567067
19	Veintitres	https://www.veintitres.com.ar/politica/Aumento-en-el-transporte-cuanto-costara-viajar-a-partir-de-febrero-20240119-0005.html
19	Vive la Plata	https://vivelaplata.com.ar/fuertes-aumentos-en-tarifas-de-transporte-cuanto-costara-viajar-en-micro-y-tren/
19	Zonales	https://zonales.com/aumento-transporte-febrero-boletos-colectivos-trenes/
20	221	https://www.0221.com.ar/la-plata/a-cuanto-se-iran-los-boletos-la-plata-si-se-aplica-el-aumento-que-propone-el-gobierno-n86583
20	De todo un poco TV	https://www.detodounpocotv.com/argentina/ultimas-noticias/aumenta-el-transporte-y-el-que-no-tenga-la-sube-a-su-nombre-pagara-hasta-el-doble-de-la-tarifa/
20	Infobae	https://www.infobae.com/economia/2024/01/20/los-empresarios-del-transporte-afirman-que-boleto-de-colectivo-sin-subsidios-costaria-1500-desde-marzo/
20	Página 12	https://www.pagina12.com.ar/705694-aumento-del-transporte-como-saber-si-tu-sube-esta-a-tu-nombr
20	Perfil	https://www.perfil.com/noticias/economia/el-transporte-vuelve-a-aumentar-en-febrero-la-suba-seria-de-hasta-255.phtml
21	A24	https://www.a24.com/actualidad/como-saber-si-mi-tarjeta-sube-esta-registrada-poder-pagar-menos-trenes-y-colectivos-n1281564
21	Ámbito	https://www.ambito.com/economia/camaras-transporte-se-reuniran-nacion-y-pba-actualizar-el-valor-del-boleto-y-evitar-el-paro-n5926685
22	Telam web	https://www.telam.com.ar/notas/202401/653250-los-usuarios-de-la-tarjeta-sube-se-guiran-abonando-las-tarifas-actuales-hasta-el-1-de-abril.html
24	El Día	https://www.eldia.com/nota/2024-1-23-9-13-0-la-provincia-pide-llevar-el-boleto-min

		imo-de-micro-de-la-plata-a-casi-300-audiencia-publica-la-ciudad
24	Infobae	https://www.infobae.com/politica/2024/01/24/intendentes-del-interior-le-reclamaron-al-gobierno-una-distribucion-mas-equitativa-en-los-subsidios-del-transporte/

En respuesta a la convocatoria, se han registrado un total de DOSCIENTAS VEINTE (220) participaciones incluyendo comentarios, reacciones y repreguntas; y no se han registrado presentaciones a través del correo electrónico consultaciudadana@transporte.gob.ar.

Mediante los informes gráficos N° IF-2024-09112010-APN-DNRNTR#MTR, IF-2024-09111993-APN-DNRNTR#MTR, IF-2024-09111977-APN-DNRNTR#MTR, IF-2024-09111958-APN-DNRNTR#MTR, IF-2024-09111940-APN-DNRNTR#MTR, IF-2024-09111926-APN-DNRNTR#MTR, IF-2024-09111907-APN-DNRNTR#MTR, se visualiza el desarrollo de todo el proceso efectuado a través del sitio WEB de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, desde su introducción, hasta la transcripción de las opiniones, comentarios, propuestas y aportes de estudios y páginas web (IF-2024-11761173-APN-DNRNTR#MTR) recibidos como consecuencia de la apertura del presente proceso de participación ciudadana.

Para mejor comprensión del desarrollo de la instancia, se grafican y tabulan a continuación los datos relevantes de las participaciones:

1. PARTICIPACIÓN POR EJE

Eje N°	Total comentarios (245)
Eje 1 USO DEL SUBE	48
Eje 2 CUADROS TARIFARIOS	95
Eje 3 ACTUALIZ. METOD. C. TARIF.	41
Eje 4 BOLETO INTEG. Y ATS	22
Eje 5 MED. C. P/ SERV. FERROV.	39

Comentarios en cada eje

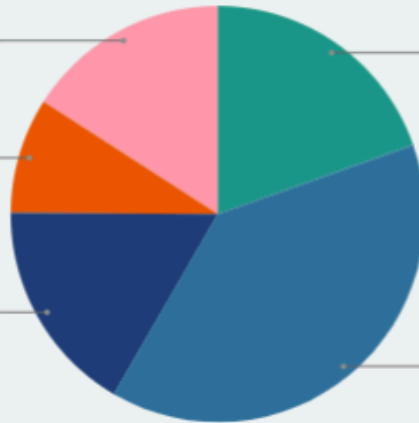
Eje 5 MED. C. P/ SERV. FERROV.
15,9%

Eje 4 BOLETO INTEG. Y ATS
9,0%

Eje 3 ACTUALIZ. METOD. C. TARIF.
16,7%

Eje 1 USO DEL SUBE
19,6%

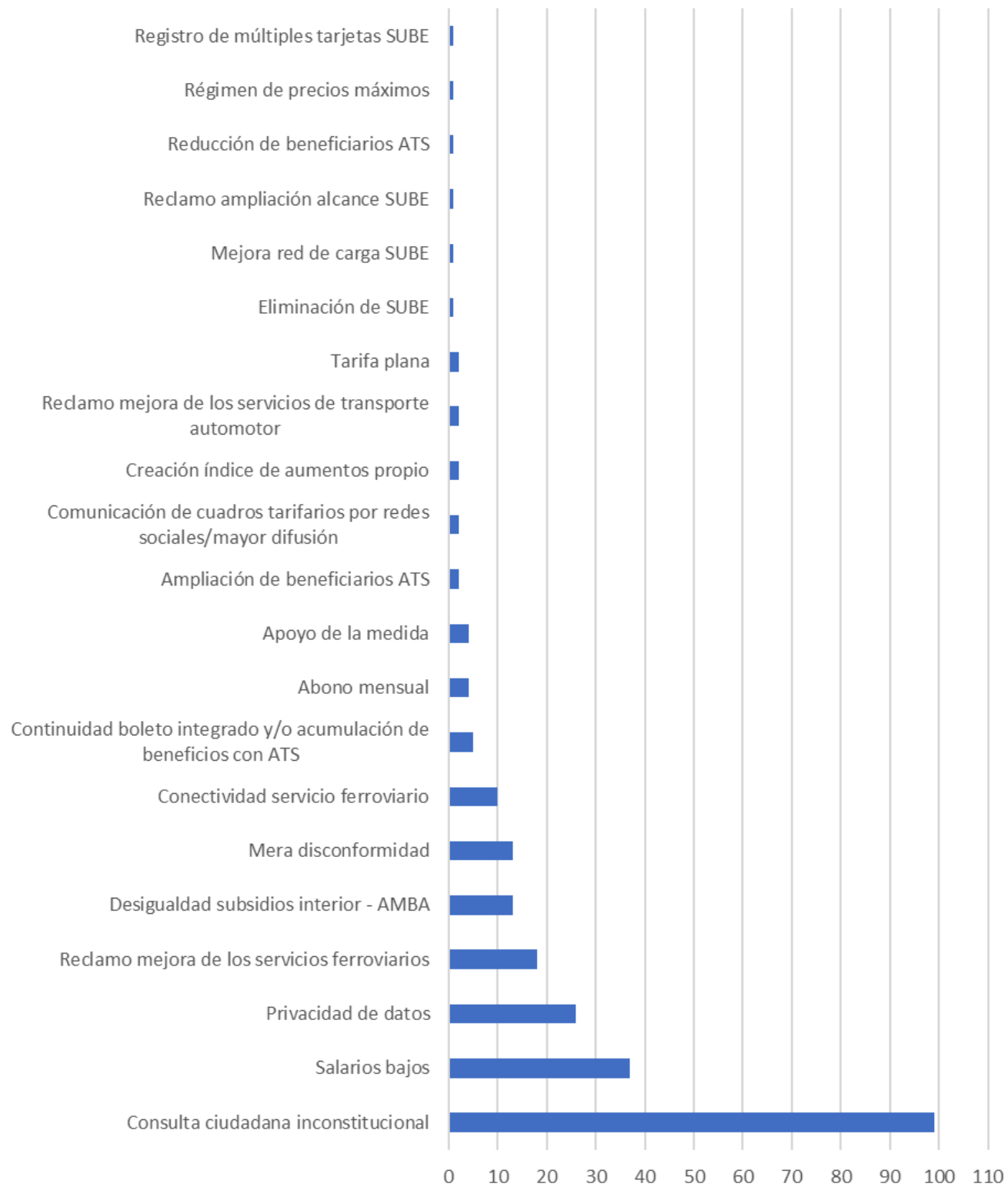
Eje 2 CUADROS TARIFARIOS
38,8%



2. TEMAS PLANTEADOS

Tema principal planteado/propuestas (en todos los ejes)	Cant. de comentarios (Total: 245)
Consulta ciudadana inconstitucional	99
Salarios bajos	37
Privacidad de datos	26
Reclamo mejora de los servicios ferroviarios	18
Desigualdad subsidios interior - AMBA	13
Mera disconformidad	13
Conectividad servicio ferroviario	10
Continuidad boleto integrado y/o acumulación de beneficios con ATS	5
Abono mensual	4
Apoyo de la medida	4
Ampliación de beneficiarios ATS	2
Comunicación de cuadros tarifarios por redes sociales/mayor difusión	2
Creación índice de aumentos propio	2
Reclamo mejora de los servicios de transporte automotor	2
Tarifa plana	2
Eliminación de SUBE	1
Mejora red de carga SUBE	1
Reclamo ampliación alcance SUBE	1
Reducción de beneficiarios ATS	1
Régimen de precios máximos	1
Registro de múltiples tarjetas SUBE	1

Cant. de comentarios (Total: 245)



Vertidos los distintos puntos de vista de los interesados en el proceso de Instancia de Participación Ciudadana, fueron objeto de tratamiento y estudio por las distintas áreas con competencia específica en el ámbito de esta SECRETARÍA DE TRANSPORTE.

En consecuencia se detallan los ejes principales de las presentaciones efectuadas y las respuestas brindadas a ellas por las áreas técnicas.

1. SOBRE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En primer lugar, cabe mencionar que gran cantidad de participantes del procedimiento de consulta ciudadana han manifestado su disconformidad ante el método utilizado para poner en consideración de la ciudadanía el proyecto propiciado de actualización tarifaria para los servicios de transporte público de Jurisdicción Nacional, como así también los plazos establecidos para participar y expresar sus opiniones e inquietudes.

Ante ello, es oportuno destacar que el Decreto N° 891 de fecha 1° de noviembre del 2017 estableció las “BUENAS PRÁCTICAS EN MATERIA DE SIMPLIFICACIÓN” aplicables para el funcionamiento del Sector Público Nacional, el dictado de la normativa y sus regulaciones.

A través del artículo 4° del Decreto N° 891/2017 se establece el principio de “MEJORA CONTINUA DE PROCESOS”, disponiendo que el Sector Público Nacional deberá aplicar mejoras continuas de procesos, a través de la utilización de las nuevas tecnologías y herramientas informáticas, utilizar e identificar los mejores instrumentos, los más innovadores y los menos onerosos, con el fin de agilizar procedimientos administrativos, reducir tiempos que afectan a los administrados y eliminar regulaciones cuya aplicación genere costos innecesarios.

A su vez, en el artículo 6° del cuerpo normativo citado en el considerando precedente, bajo el acápite de “PARTICIPACIÓN CIUDADANA”, se reglamentó lo atinente a la participación ciudadana, estableciendo que los organismos del Sector Público Nacional deberán incrementar los mecanismos de participación, intercambio de ideas, consulta, colaboración y de cultura democrática, incorporando las nuevas tecnologías, necesarios para facilitar la comprensión y medir el impacto que traerá aparejado las nuevas regulaciones.

También, el artículo 8° del Decreto N° 891/2017 establece el principio de “GOBIERNO DIGITAL” mediante el que se dispone que el Gobierno Nacional deberá fomentar la interoperabilidad entre las administraciones públicas provinciales, a fin de implementar todas las herramientas tecnológicas existentes, permitiendo de este modo acercar a los ciudadanos herramientas eficaces para su interacción con la Administración.

En ese contexto, por la Resolución N° 616 de fecha 13 de julio de 2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, se aprobó el “REGLAMENTO GENERAL DE LA INSTANCIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE”, de aplicación para las distintas áreas del Ministerio relacionadas con aspectos esenciales de los servicios públicos que carezcan de un régimen específico.

Ahora bien, conforme surge de dicho “REGLAMENTO GENERAL DE LA INSTANCIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE”, el mismo fue dictado en consonancia con los principios establecidos en el Decreto N° 891 de fecha 1 de noviembre de 2017, estableciendo un mecanismo atinente a la creación de los espacios referidos de participación ciudadana que se sustancien ante el entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE.

El citado “REGLAMENTO GENERAL DE LA INSTANCIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE”, tal como surge de la Resolución N° 616/2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE implementó un mecanismo institucional eficaz en dicho ámbito jurisdiccional que incorporó las Tecnologías de la Información y la Comunicación con el objeto de permitir el acceso a la información y asegurar la participación ciudadana en los procesos de toma de decisión administrativa, como garantía de publicidad y transparencia en la gestión de gobierno y como un medio de defensa de los derechos de los usuarios de servicios públicos.

Cabe destacar que, al momento de dictarse la Resolución N° 616/2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, se expidió la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS del mismo Ministerio, a través de su Dictámen Jurídico N° IF-2018-32223338-APN-DGAJ#MTR expresando que *“... la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha considerado que en materia tarifaria la participación de los usuarios de un servicio público no se satisface con la mera notificación de una tarifa ya establecida y que es imperativo constitucional garantizar la participación ciudadana en instancias públicas de discusión y debate susceptibles de ser ponderadas por la autoridad de aplicación al momento de la fijación del precio del servicio (‘‘Centro de Estudios para la Promoción de la Igualdad y la Solidaridad y otros c/Ministerio de Energía y Minería – Estado Nacional s/ Amparo colectivo’’, sentencia del 18 de agosto de 2016). Asimismo, afirmó como condiciones de cumplimiento*

imprescindible para los procedimientos de participación ciudadana: (i) el derecho de los usuarios a recibir de parte del Estado información adecuada, veraz e imparcial; (ii) la celebración de un espacio de deliberación entre todos los sectores interesados con un ordenamiento que permita el intercambio de ideas en igualdad de condiciones y mantenga el respeto por el disenso, constituyendo un foro de discusión por un tiempo predeterminado; y (iii) que la autoridad considere fundadamente la etapa de participación ciudadana al momento de tomar las resoluciones del caso (id.). En lo atinente a la competencia de esta Dirección General, se opina que la medida propiciada se ajusta a estos términos afirmados por la Corte Suprema de Justicia de la Nación.”.

Además, dicho Servicio Jurídico señaló en su dictamen que *“en dicha oportunidad, la Corte Suprema de Justicia de la Nación interpretó los debates llevados a cabo en oportunidad de la Convención Constituyente de 1994, y entendió a la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas con un contenido amplio, traduciendo una faceta del control social que puede manifestarse de maneras distintas y cuya ponderación ha sido dejada en manos del legislador, al que corresponde prever el mecanismo que mejor asegure aquella participación en cada caso... y que las audiencias públicas constituyen una de las varias maneras de participación ciudadana en la toma de decisiones públicas. Sin embargo, no son la única alternativa constitucional, en tanto el artículo 42... no las prevé ni explícita ni implícitamente, sino que deja en manos del legislador la previsión del mecanismo que mejor asegure aquella participación en cada caso. De la redacción del artículo 42 se desprende la clara intención de los constituyentes ... de que consumidores y usuarios - expresamente en la forma de asociaciones, e implícitamente de un modo genérico participen en la elaboración de ciertas disposiciones de alcance general a cargo de la Administración cuando... puedan proyectar los efectos sobre los derechos e intereses de aquellos (id.).”.*

Asimismo advirtió en su dictamen que *“...el legislador no ha establecido mecanismo específico y que este procedimiento se propicia para regir en los procedimientos de aprobación de medidas en el ámbito del MINISTERIO DE TRANSPORTE, relacionadas con aspectos esenciales de servicios públicos que carezcan de un régimen específico (art. 1º, Reglamento).”.*

Ahora bien, la Resolución N° 1/2024 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE ha sido emitida en aplicación del “REGLAMENTO GENERAL DE LA INSTANCIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE” aprobado por el artículo 1º de la Resolución N° 616 de fecha 13 de julio de 2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Tal como se viene considerando, el texto de dicho reglamento establece, con base en los principios establecidos en el Decreto N° 891/17, un mecanismo para la realización de la instancia de

participación ciudadana en los procedimientos de aprobación de medidas relacionadas con aspectos esenciales de servicios públicos que carezcan de un régimen específico, a fin de que todas las personas puedan expresar sus opiniones, propuestas y demás consideraciones en condiciones de igualdad y gratuidad.

De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 7° del Anexo de la Resolución N° 616/2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE “[l]a participación ciudadana se realizará mediante el sitio web del MINISTERIO DE TRANSPORTE, donde las opiniones serán publicadas desde su expedición hasta la expiración del plazo para participar”.

Por otro lado, el artículo 6° del Anexo de la Resolución N° 616/2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, *“[e]n las publicaciones mencionadas en el artículo 5° se indicará el plazo para participar, el cual no podrá ser inferior a TRES (3) días hábiles contados desde el día siguiente a la fecha de la publicación en el Boletín Oficial de la REPÚBLICA ARGENTINA.”*.

En atención a lo expuesto, la Resolución N° 1 de fecha 18 de enero de 2024 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE fue dictada con apego a derecho y cumple a cabalidad las disposiciones del “REGLAMENTO GENERAL DE LA INSTANCIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE”.

En este contexto la realización de una audiencia pública presencial implicaría, amén de un apartamiento a la normativa específica vigente en materia de transporte, el establecimiento de un mecanismo más oneroso y que obligaría a los ciudadanos que desean participar a trasladarse a la Ciudad de BUENOS AIRES (sede de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE) aún cuando varias de las medidas proyectadas impactarán en el interior del país, compeliendo a los interesados a abandonar sus quehaceres habituales a fin de expresar sus opiniones; siendo que la modalidad implementada por la Resolución N° 616/2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE permite efectuar una participación de calidad similar o superior (dado que su formato permite enlazar información adicional o estudios técnicos como algunos de los participantes han hecho), sin perturbar las actividades diarias de los ciudadanos y de manera accesible las VEINTICUATRO (24) horas del plazo de la consulta.

En abono de este hecho puede advertirse que la ciudadanía se ha hecho eco de la modalidad, participando cada vez más activamente de los procesos de consulta, tal como surge de las estadísticas emanadas de las últimas instancias convocadas por el ex MINISTERIO DE TRANSPORTE, que se adjuntan mediante los Informes N° IF-2022-140291754-APN-SECGT#MTR -VEINTIOCHO (28) comentarios primarios-, IF-2022-77459009-APN-SECGT#MTR - OCHENTA Y

TRES (83) presentaciones y comentarios a presentaciones-, IF-2019-01152630- APN-SECGT#MTR -OCHO (8) presentaciones efectuadas-, IF-2018-38271501-APN-SECGT#MTR -CATORCE (14) presentaciones efectuadas -.

En este sentido, amerita dejar constancia que en la instancia clausurada a la CERO (0) hora del día 25 de enero de 2024, se recibieron DOSCIENTAS VEINTE (220) participaciones, algunas de ellas dotadas de estudios técnicos y aportes normativos que fueron linkeados por los participantes (ver IF-2024-08666590-APN-DNRNTR#MTR).

Por otro lado, amerita destacar que, en los considerandos del fallo “CEPIS”, la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA NACIONAL manifestó que la audiencias públicas: *“constituyen una de las varias maneras de participación ciudadana en la toma de decisiones públicas. Sin embargo, **no son la única alternativa constitucional, en tanto el artículo 42 -como se expresó- no las prevé ni explícita ni implícitamente, sino que deja en manos del legislador la previsión del mecanismo que mejor asegure aquella participación en cada caso.** De la redacción del artículo 42 se desprende la clara intención de los constituyentes de 1994 de que consumidores y usuarios -expresamente en la forma de asociaciones, e implícitamente de un modo genérico- participen en la elaboración de ciertas disposiciones de alcance general a cargo de la Administración cuando, como en el caso, al fijar tarifas, puedan proyectar los efectos sobre los derechos e intereses de aquellos (conf . doctrina de la disidencia de los jueces Lorenzetti y Zaffaroni en Fallos: 329:4542)”*.

En tal sentido, el aludido Tribunal destacó que: *“La participación de los usuarios con carácter previo a la determinación de la tarifa constituye un factor de previsibilidad, integrativo del derecho constitucional a una información “adecuada y veraz” (artículo 42, Constitución Nacional) y un elemento de legitimidad para el poder administrador, responsable en el caso de garantizar el derecho a la información pública, estrechamente vinculado al sistema republicano de gobierno (artículo 10, Constitución Nacional) Asimismo, otorga una garantía de razonabilidad para el usuario y disminuye las estadísticas de litigación judicial sobre las medidas que se adoptan”* y que: *“...esos elevados fines institucionales presuponen **condiciones de cumplimiento imprescindible**, si lo que genuinamente se persigue es profundizar el fiel ejercicio de derechos por parte de los ciudadanos en una sociedad democrática, y no acrecentar por parte de los poderes políticos su catálogo formal de instituciones nominales vaciadas de todo contenido, que únicamente aumentan sus credenciales democráticas y que solo pretenden legitimar decisiones verticales tomadas con anterioridad”* (el resaltado me pertenece).

Es así que, a todas luces puede advertirse que la Resolución N° 1/2024 de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, precisamente convoca a una participación ciudadana en el procedimiento de

formación de voluntad del Estado Nacional, en los términos de la Resolución N° 616/2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, extremo que redundaría en la aplicación de la doctrina del fallo “CEPIS” por cuanto, tal como se expresó, la audiencia pública presencial no es el único mecanismo que reviste las características que la Constitución Nacional demanda como derecho de los usuarios y consumidores sino que la normativa admite un abanico de posibilidades.

En ese marco, es oportuno indicar que el Tribunal Supremo señaló las siguientes condiciones de cumplimiento para que se considere constitucional un mecanismo de participación ciudadana, por lo que corresponde analizar de qué manera la SECRETARÍA DE TRANSPORTE ha dado cumplimiento con cada una de ellas, a saber:

- 1) *“Desde una prelación temporal, en primer lugar se encuentra un **derecho de contenido sustancial** que es el **derecho de todos los usuarios a recibir de parte del Estado información adecuada, veraz e imparcial**. La capacidad de acceder a una información con estas características es un elemento fundamental de los derechos de los usuarios, pues ese conocimiento es un presupuesto insoslayable para poder expresarse fundadamente, oír a todos los sectores interesados, deliberar y formar opinión sobre la razonabilidad de las medidas que se adoptaren por parte de las autoridades públicas, intentando superar las asimetrías naturales que existen entre un individuo y el Estado que habrá de fijar la tarifa de los servicios públicos”* (el resaltado me pertenece).

Sobre ello, cabe mencionar que en la consulta pública desarrollada en el sitio web <https://www.argentina.gob.ar/transporte> se proveyó a la totalidad de los participantes de una copia íntegra de los actuados mediante el link de drive <https://drive.google.com/file/d/1n1yOupn1-1cNo7LrwuX5AqMfdh0pHKpK/view?usp=sharing>, conteniendo los estudios técnicos y demás documentación respaldatoria de la medida proyectada.

Por otro lado, de manera alternativa, los usuarios también pueden solicitar vista del actuado concurriendo personalmente a la sede de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, o bien de manera virtual, mediante el sitio web <https://tramitesadistancia.gob.ar/tramitesadistancia/detalle-tipo?id=2789>, al igual que todos los actuados que tramitan en el ámbito de esta Secretaría.

Además, en cumplimiento de la Resolución N° 616/2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, en la página <https://www.argentina.gob.ar/transporte> se incluyó un enlace al

proyecto de resolución que acompañaría la aprobación de los cuadros tarifarios propuestos, de cuyos considerandos surgen los elementos de convicción ponderados por el ESTADO NACIONAL para efectuar dicha propuesta tarifaria.

- 2) *“La segunda condición está dada por la **celebración de este espacio de deliberación entre todos los sectores interesados**, con un ordenamiento apropiado que permita el intercambio responsable de ideas en igualdad de condiciones y mantenga en todo momento el imprescindible respeto por el disenso, bajo el **connatural presupuesto de que constituye un foro de discusión** por un tiempo predeterminado en función de las circunstancias del caso y no de decisión, que se mantiene inalterada en manos de la autoridad pública”* (el resaltado me pertenece).

En tal sentido, corresponde mencionar que el artículo 1° del Anexo de la Resolución N° 616/18 del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE señala que: *“El presente Reglamento General de la Instancia de Participación Ciudadana (en adelante, el “Reglamento”) establece, con base en los principios establecidos en el Decreto N° 891/17, un mecanismo para la realización de la instancia de participación ciudadana en los procedimientos de aprobación de medidas en el ámbito del MINISTERIO DE TRANSPORTE, relacionadas con aspectos esenciales de servicios públicos que carezcan de un régimen específico, a fin de que todas las personas puedan expresar sus opiniones, propuestas y demás consideraciones en condiciones de igualdad y gratuidad”*.

Asimismo, el artículo 2° de dicho anexo establece que: *“Toda persona humana o jurídica, pública o privada, tiene derecho a participar en la instancia de participación ciudadana regida por este Reglamento, sin que se requiera la motivación de su participación, la acreditación de derecho subjetivo o interés legítimo alguno, o que cuente con patrocinio letrado”*.

Así las cosas, el artículo 5° del anexo en trato señala que: *“La convocatoria de la instancia de participación ciudadana se realizará mediante la publicación en el Boletín Oficial de la REPÚBLICA ARGENTINA y en el sitio web del MINISTERIO DE TRANSPORTE del proyecto de medida que se somete a consideración. La publicación en el sitio web del MINISTERIO DE TRANSPORTE deberá realizarse en el mismo día de la publicación en el Boletín Oficial de la REPÚBLICA ARGENTINA o con anterioridad”* y su artículo 6° que: *“En las publicaciones mencionadas en el artículo 5° se indicará el plazo para participar, el cual no podrá ser inferior a TRES (3) días hábiles contados desde el día siguiente a la fecha de la publicación en el Boletín Oficial de la REPÚBLICA ARGENTINA”*.

Además, el artículo 7° del referido anexo determina que: *“La participación ciudadana se realizará mediante el sitio web del MINISTERIO DE TRANSPORTE, donde las opiniones serán publicadas desde su expedición hasta la expiración del plazo para participar”*.

Por su parte, corresponde mencionar que, en el ámbito de la consulta ciudadana realizada mediante la página web <https://www.argentina.gob.ar/transporte>, **se efectuó un intercambio responsable de ideas en igualdad de condiciones, tal como se desprende de las capturas de pantalla que se vincularon al presente actuado** (IF-2024-11754954-APN-DNRNTR#MTR), tanto entre participantes, como así también con la autoridad convocante.

En ese mismo orden de ideas, **los participantes tuvieron la posibilidad de apoyar o desaprob**ar los comentarios publicados mediante la función de los símbolos pulgar arriba (👍) o pulgar abajo (👎), respectivamente, tal como se desprende de las capturas de pantalla que, a modo de ejemplo, se vincularon al presente actuado (IF-2024-11754905-APN-DNRNTR#MTR).

- 3) *“Y por último, este derecho compromete, precisamente, ese **momento decisorio**, pues todas las etapas anteriores constituirían puro ritualismo **si la autoridad no considerara fundadamente en oportunidad de tomar las resoluciones del caso**, las situaciones y argumentaciones que se expusieron en la audiencia y el modo en que ellas inciden en las medidas que se adoptan”* (el resaltado me pertenece).

Sobre ello, el artículo 10 del Anexo de la Resolución N° 616/18 del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE señala que: *“En el caso de que expirase el plazo correspondiente y hubiera participantes, sus opiniones serán consideradas por la Autoridad Convocante en el informe de cierre de la instancia de participación ciudadana (en adelante, el “Informe de Cierre)”* y su artículo 11 que: *“El Informe de Cierre contendrá un detalle del objeto de la instancia de participación ciudadana, las fechas relevantes del procedimiento, la cantidad de presentaciones efectuadas, y **las consideraciones pertinentes sobre las opiniones que sean manifiestamente sustanciales”**”*.

Cabe destacar que, en oportunidades anteriores de aplicación del Reglamento aprobado por la Resolución N° 616/2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, las consultas fueron analizadas y respondidas y; para mayor ilustración, en el caso de la última norma aprobatoria de cuadros tarifarios (Resolución N° 1017/2022 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE),

la redacción del articulado de la medida fue modificada en atención a una sugerencia efectuada en la instancia de participación ciudadana entonces convocada (ver página 10 del Informe N° IF-2022-140291754-APN-SECGT#MTR, comentario del que resultó la actual redacción del artículo 22 de la Res. MTR N°1017/2022).

A su vez, tal como se desprende del acápite intitulado **“EJE 4 : boleto integrado y atributo social” del presente informe, en esta oportunidad también se han receptado opiniones de la ciudadanía vertidas en el proceso de consulta pública a fin de modificar el articulado de la medida propuesta, a través de un cambio de fondo que resultará más beneficioso para la ciudadanía.** Todo esto demuestra cabalmente que la aplicación del procedimiento establecido por la Resolución N° 616/2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, no es un mero ritualismo sino que es un ámbito genuino y responsable de debate y participación ciudadana.

2. SUBSIDIOS AL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS DE JURISDICCIÓN NACIONAL

Como aplicación de la forma federal de gobierno adoptada por la REPÚBLICA ARGENTINA, el establecimiento de la tarifa del transporte automotor es facultad de cada jurisdicción municipal/provincial y, por lo tanto las tarifas se establecen según la estructura de costos y de financiamiento que realiza cada municipio o provincia; excepto para aquellos servicios interprovinciales o que vinculan la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires, que corresponden a la jurisdicción nacional.

Es así que, cada provincia o municipio tiene la facultad de determinar sus aumentos tarifarios y las condiciones de prestación de sus servicios de transporte, dado que dicho servicio es materia no delegada al ESTADO NACIONAL en la CONSTITUCIÓN NACIONAL. Como consecuencia de ello, la responsabilidad regulatoria sobre los servicios de transporte recae sobre las jurisdicciones por las que circulan los mismos, siendo además éstas las encargadas de otorgar los permisos o habilitaciones.

Ahora bien, a partir de enero de 2019, en el marco de la Ley de Presupuesto N° 27.467, se creó el Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País, iniciando un proceso de transferencias de subsidios de transporte automotor de jurisdicción provincial y municipal del interior del país y los de la Provincia de Buenos Aires que no corresponden al AMBA.

Por otro lado, el Estado Nacional también acompaña a los sistemas de su jurisdicción, financiando la Tarifa Social y el Boleto Integrado (RED SUBE), y afrontando la totalidad del pago de las compensaciones con destino al transporte de Jurisdicción Nacional (es decir, donde resulta autoridad de aplicación).

En cuanto a los servicios sujetos a la jurisdicción provincial y municipal de la Región Metropolitana de Buenos Aires que se desarrollan en el ámbito territorial de la Provincia de Buenos Aires, el ESTADO NACIONAL ha suscripto con la mencionada provincia en fecha 21 de diciembre de 2018, el CONVENIO DE COLABORACIÓN TÉCNICA Y COOPERACIÓN INSTITUCIONAL ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN Y LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES - PROCEDIMIENTO DE LIQUIDACIÓN Y PAGO DE COMPENSACIONES TARIFARIAS Y GASOIL A PRECIO DIFERENCIAL AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR, registrado en el sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) con el N° CONVE-2018-67200226-APN-DGD#MTR, y sus sucesivas Adendas, en virtud del cual es la mencionada provincia quien efectúa de su presupuesto las erogaciones correspondientes al pago de las compensaciones tarifarias para las empresas del AMBA tanto de jurisdicción provincial como municipal, siendo en tal sentido el Estado Nacional, un mero colaborador, ya que es quien realiza el cálculo de las compensaciones que la provincia deberá abonar a las empresas de su jurisdicción.

En igual sentido, la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES con relación a las empresas prestatarias del servicio público de transporte de pasajeros por automotor del grupo de tarificación Distrito Federal, el ESTADO NACIONAL ha suscripto con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en fecha 3 de enero de 2019 el CONVENIO ESPECÍFICO DE COLABORACIÓN TÉCNICA Y COOPERACIÓN INSTITUCIONAL PARA LA LIQUIDACIÓN, TRANSFERENCIA Y PAGO DE COMPENSACIONES TARIFARIAS Y GASOIL A PRECIO DIFERENCIAL AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR CON RECORRIDO EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES registrado en el sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) con el N° CONVE-2019-00533023-APN-DGD#MTR, y sus sucesivas Adendas.

Por otra parte, e independientemente de los montos que aporta el Estado Nacional en virtud del Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País, la principal política de carácter federal en materia de subsidios al transporte automotor de pasajeros, se da a través del Atributo Social (ver el capítulo del presente informe intitulado “EJE 4 : boleto integrado y atributo social”), el cual consiste en reconocer descuentos sobre el pasaje a usuarios pertenecientes a determinados grupos sociales que viajan a través de sistemas de transporte

automotor urbano y suburbano de pasajeros que tengan implementado el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), en función de lo establecido por la Resolución N° 975/12 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, sus normas modificatorias, concordantes y complementarias.

Es dable señalar que mediante la Resolución N° 384/2021 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, se extendió el beneficio del atributo social para los usuarios de los servicios de transporte urbanos y suburbanos de todas las jurisdicciones que cuenten con el sistema SUBE, independientemente de la fecha de implementación de dicho sistema, eliminando así la restricción impuesta por la Resolución N° 1113/2018 del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE, la cual sólo reconocía el beneficio a las jurisdicciones que hubieran implementado dicho sistema hasta el año 2018 inclusive.

Todos los subsidios destinados al AMBA poseen elementos técnicos y datos ciertos que respaldan la cuantía de los mismos, tanto desde un análisis macro de la estructura de costos del sistema de transporte público de pasajeros, como así también mediante una evaluación de cada uno de los prestadores de servicios, que permiten mensurar el nivel de oferta que brindan y el grado de eficiencia en la prestación de los mismos.

Asimismo, se realizan controles periódicos donde cada una de las empresas beneficiarias deben rendir cuenta de los montos aportados por el Estado Nacional, Provincial y Municipal, siendo este requerimiento condición de acceso y mantenimiento del régimen de compensaciones establecido al AMBA.

Por lo expuesto, el Estado Nacional se encuentra haciendo un considerable esfuerzo para garantizar la sostenibilidad de todos los servicios públicos de transporte automotor del país, tanto los que corresponden a su jurisdicción, en carácter de autoridad de aplicación de los mismos; como así también a los servicios provinciales y municipales a través de los subsidios establecidos por el Congreso Nacional en el Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País, los cuales son reforzados con el beneficio del atributo social y boleto integrado, para los usuarios de los servicios de transporte urbanos y suburbanos de todas las jurisdicciones que cuenten con el sistema SUBE.

Por otra parte, cabe aclarar en cuanto a los comentarios recibidos en la consulta en relación a la *“ausencia de criterio federal en la asignación de subsidios”* en relación a los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, cabe señalar que en una primera etapa se prevé continuar destinando recursos públicos por parte del ESTADO NACIONAL, para compensar los costos de explotación de los

Servicios Públicos de Transporte Metropolitano, y Locales Extendidos de Pasajeros de Jurisdicción Nacional, toda vez que solamente en el Área Metropolitana de Buenos Aires se concentra una población de aproximadamente 14.000.000 de habitantes, que mayormente para realizar sus actividades cotidianas suelen efectuar SEIS (6) usos diarios del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (SUBE), o más.

Sin perjuicio de ello, desde el ESTADO NACIONAL se encuentra abocado al estudio de diferentes medidas, tendientes a racionalizar y optimizar la asignación de los recursos públicos.

En línea con ello, la nominalización de las tarjetas SUBE que se propicia implementar a través de la medida proyectada, constituye el puntapié inicial necesario para establecer progresivamente una estructura tarifaria retributiva del costo del servicio público de transporte, que sea solventada por aquellos usuarios que se encuentran en situación de afrontar íntegramente el valor de la misma, garantizando las compensaciones tarifarias, solo a los sectores más vulnerables de la sociedad que necesitan ser tutelados.

A. EJE 1: uso del sistema único de boleto electrónico

1. NOMINALIZACIÓN DE LA SUBE

El Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E.) es una herramienta fundamental para recabar información, en tiempo real, sobre el uso del servicio público de transporte de pasajeros, a fin de optimizar la administración y control de los recursos que provee el Estado Nacional y realizar la planificación de mejoras y modificaciones que requiera el sistema de transporte.

En efecto, la implementación del S.U.B.E. permitió la obtención de datos del sector, a fin de facilitar las tareas de control de los parámetros de asignación de los sistemas de compensación al sistema de transporte y distribuir entre las empresas prestatarias del servicio público de transporte de pasajeros las compensaciones por los costos que no se cubren con la tarifa, a partir de datos provistos por el Sistema sobre el uso real del servicio, así como también permitió desarrollar políticas de subsidios directos a los usuarios en circunstancias que fuera necesario reconocer incrementos tarifarios en relación con los servicios de transporte público de pasajeros.

Cabe destacar que se pueden consultar los adelantos tecnológicos efectuados a partir del S.U.B.E. en la siguiente página web: <https://www.argentina.gob.ar/sube> así como también pueden verse los desarrollos efectuados para mejorar la experiencia de los usuarios de la tarjeta SUBE desde la app

SUBE, disponible para celulares que usen el sistema operativo Android.

Es oportuno señalar que, tal como se ha venido haciendo desde la implementación del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO, el ESTADO NACIONAL seguirá cumpliendo acabadamente con los extremos normados por la Ley N° 25.326 (Ley de Protección de Datos Personales) y sus normas modificatorias y complementarias.

La nominalización que se establece en el proyecto de resolución no implica la invasión de las libertades individuales ni tiene como fin rastrear las rutas específicas de los ciudadanos sino que tiene por objeto generar mejores prácticas en el uso del Sistema de Boleto Integrado establecido por la Resolución N° N° 77/2018 del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE y desarrollar herramientas que permitan brindar trazabilidad a la aplicación de los recursos públicos para poder contar con mejores elementos a la hora de enfocar los subsidios hacia la demanda, dando cumplimiento de esta manera a los mejores estándares vigentes en materia de aplicaciones presupuestarias del ESTADO NACIONAL. A su vez, ofrece ventajas sustanciales a los usuarios de transporte público ya que contribuye a la planificación urbana sostenible y a la optimización de recursos, de manera de ofrecer un servicio de mejor calidad.

Cabe, asimismo, aclarar, que la asignación de los descuentos establecidos para los grupos de afinidad definidos en la Resolución N° 975/12 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y sus normas complementarias y modificatorias se realiza a partir del cruce de los datos brindados por los usuarios de la Tarjeta SUBE contra las bases de datos existentes en los organismos de aplicación responsables de los grupos de beneficiarios definidos en dicha norma.

Asimismo, y en relación a la inclusión del Certificado Único de Discapacidad (CUD) en la Tarjeta SUBE, se está avanzando en el desarrollo de una tarjeta de tales características, de manera tal de brindar mejores elementos de identificación de los beneficiarios y a fin de efectuar ajustes razonables en materia técnico-normativa que propendan a la plena inclusión social de las personas con discapacidad en el uso del transporte público.

En esa lógica, se establece la posibilidad de que los usuarios nominalicen su tarjeta SUBE, de manera que puedan continuar abonando los importes tarifarios propuestos y gozando de los beneficios del Sistema de Boleto Integrado, en sintonía con los mencionados beneficios asociados a la personalización de la mencionada tarjeta.

La falta de nominalización de las tarjetas SUBE en el plazo dispuesto a tal efecto, traerá aparejada la aplicación de una tarifa diferencial, con menor componente de subsidios, de acuerdo a los Anexos

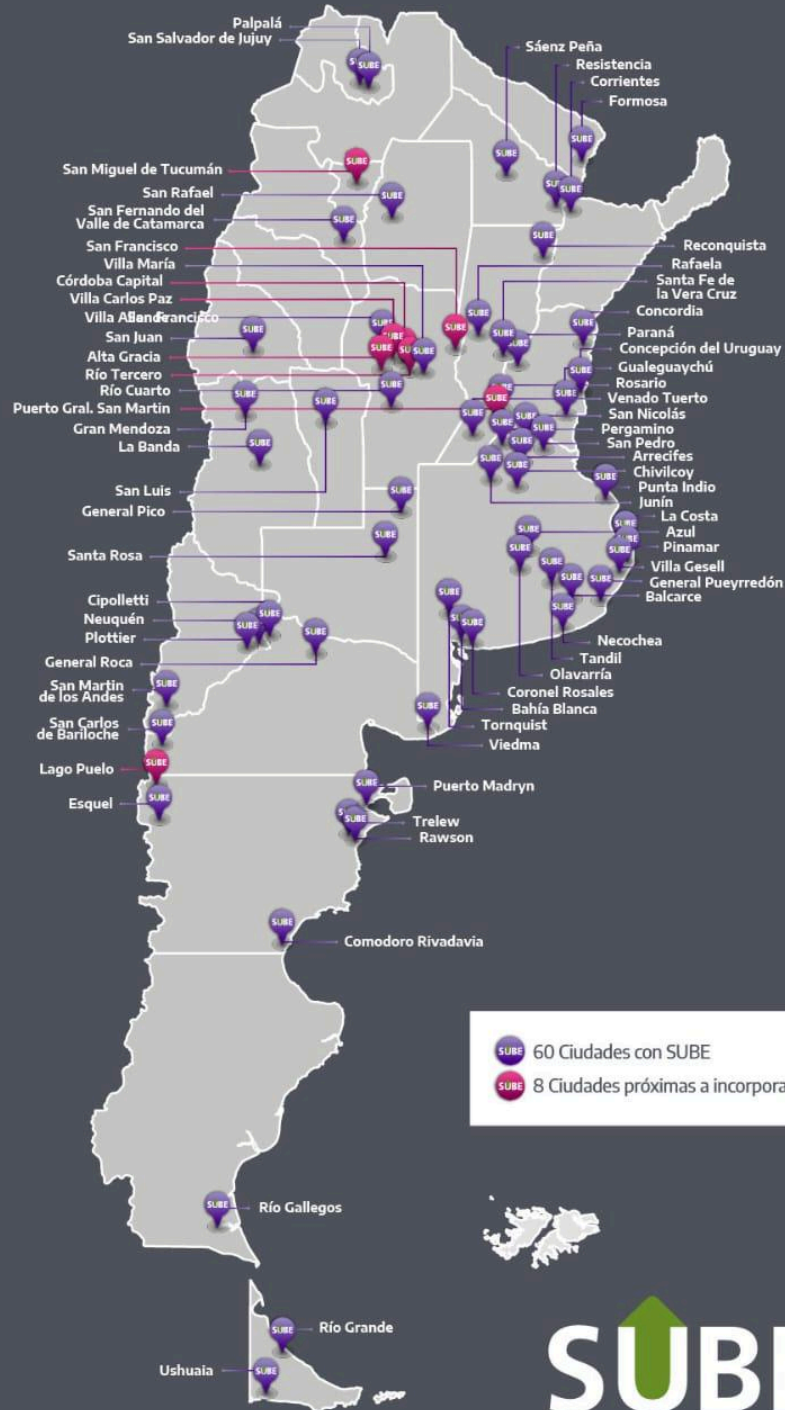
pertinentes del proyecto de resolución en análisis.



Cabe destacar que no se penaliza al usuario por la falta de nominalización de su tarjeta SUBE, sino que se aclaran las condiciones bajo las cuales podrá abonar la tarifa general con mayor nivel de subsidios, brindando la posibilidad de no nominalizarla, accediendo a un subsidio de menor cuantía.

Por otro lado, no se trata de una medida con efecto inmediato sino que se ha previsto un plazo prudencial para su aplicación, a efectos de que la ciudadanía pueda tomar decisiones informadas sobre esta posibilidad.

Cabe aclarar que la implementación del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO viene avanzando en gran cantidad de localidades del interior del país, de conformidad con lo establecido por la Resolución N° 453/23 del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE, alcanzando las 60 ciudades en todo el país; lo que representa un 51% del parque móvil total del interior del país.

60 ciudades en todo el país cuentan con SUBE



 60 Ciudades con SUBE
 8 Ciudades próximas a incorporarse



Una de las ventajas de la nominalización de la Tarjeta SUBE es que en caso de pérdida o robo se puede realizar el traspaso de saldo entre tarjetas.

Asimismo, al registrar la tarjeta se asegura entre otras cosas simplificar la gestión en casos de pérdida o robo y, de igual modo, el hecho de contar con la tarjeta SUBE nominalizada ha permitido prestar colaboración a las autoridades judiciales en casos de extravío o denuncias de desaparición de personas, así como emitir alertas para casos de denuncias de secuestros de personas.

También el registro de los datos personales en la Tarjeta SUBE le permite al usuario contar con elementos probatorios de mayor y mejor calidad a la hora de efectuar reclamos ante aseguradoras y/o empresas de transporte, en caso de accidentes.

2. PRIVACIDAD DE DATOS

Tal como se ha desarrollado en el acápite precedente, la implementación del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.), a partir del dictado del Decreto N° 84 de fecha 4 de febrero de 2009, ha permitido la obtención de información precisa y fidedigna acerca de las variables representativas de la prestación de cada servicio, posibilitando un relevamiento más eficiente y eficaz relativo a la cantidad de usuarios del sistema de transporte, la demanda de los mismos y la articulación entre los diversos modos de transporte, automotor y ferroviario.

La nominalización de la Tarjeta SUBE es una oportunidad para recopilar información estratégica sobre los patrones de uso y las necesidades de los usuarios, esencial para orientar futuras políticas públicas destinadas a mejorar la calidad y la accesibilidad del transporte público.

En este primer aspecto, cabe destacar que los datos que sean suministrados a los efectos de hacer efectiva la nominalización están resguardados por la ley de Protección de datos personales N° 25.326. Esta ley tiene como objetivo la protección integral de los datos personales asentados en archivos, registros, bancos de datos u otros medios técnicos de tratamiento de datos, sean estos públicos o privados destinados a dar informes, para garantizar el derecho al honor y a la intimidad de las personas, así como el acceso a la información que sobre las mismas se registre, de conformidad a lo establecido en el artículo 43, tercer párrafo de la Constitución Nacional (art.1°).

La normativa refiere a la protección de los "Datos Personales" definiéndose como "Información de cualquier tipo referida a personas físicas o de existencia ideal determinadas o determinables",

brindando pautas claras que permiten distinguir aquellos que considera "sensibles" de los que no lo son." ARTÍCULO 2° — (Definiciones). A los fines de la presente ley se entiende por:— Datos personales: Información de cualquier tipo referida a personas físicas o de existencia ideal determinadas o determinables.— Datos sensibles: Datos personales que revelan origen racial y étnico, opiniones políticas, convicciones religiosas, filosóficas o morales, afiliación sindical e información referente a la salud o a la vida sexual.”.

Dentro del concepto de “dato sensible” quedan incluidos entonces todos aquellos datos que de alguna manera puedan causar discriminación, aún de manera potencial, porque la norma adopta un criterio de tutela preventiva. Entonces, lo que caracteriza un dato como dato sensible, es su potencialidad para generar actitudes discriminatorias respecto de sus titulares

En esta inteligencia, los datos requeridos para efectuar la nominalización de la Tarjeta SUBE en el sistema, no configurarían “datos sensibles” en los términos señalados por la ley 25.326 (art 2°) y por lo que el artículo 6° de la resolución 1/2024 no transgrede la protección que la citada ley confirió a los mismos.

Por otro lado, debe considerarse la doctrina del fallo "CIPPEC c/Estado Nacional - Ministerio de Desarrollo Social s/Amparo Ley N° 16.986" en el que la Corte concluye que “...una adecuada hermenéutica de las disposiciones legales y reglamentarias en juego, conduce a afirmar sin hesitación que, en tanto el listado cuya divulgación se persigue no se refiera al origen racial y étnico de los involucrados, sus opiniones políticas, convicciones religiosas, filosóficas o morales, su afiliación sindical o se trate de información referente a la salud o a la vida sexual, no se conculca el derecho a su intimidad ni se afecta su honor”

Ahora bien, habida cuenta la cantidad de comentarios recibidos sobre este tópico, cabe destacar que el Banco de la Nación Argentina, a través de la empresa Nación Servicios S.A., es la entidad encargada de la gestión y administración del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.), conforme lo estatuido por los artículos 2° y 3° del Decreto N° 84 de fecha 4 de febrero de 2009.

En tal carácter, Nación Servicios S.A. se ha comprometido a almacenar los datos adoptando medidas técnicas y organizativas necesarias para garantizar la seguridad, confidencialidad y disociación de los mismos. Esta política se encuentra alineada con los principios de seguridad y confidencialidad establecidos en la ley.

En relación a los datos recogidos, estos serán utilizados para el Sistema Único de Boleto Electrónico y otros fines como responder a solicitudes judiciales, planificación de políticas públicas de transporte, y comunicación de obras y servicios de transporte, finalidades que resultan acordes con lo permitido por la ley.

Cabe destacar que Nación Servicios S.A. también se encuentra sujeta a las disposiciones del Artículo 11 de la Ley N° 25.326, mediante el que se establecieron las condiciones para la cesión de datos, incluyendo la necesidad de consentimiento, excepciones, la responsabilidad del cesionario y el deber de confidencialidad.

En cuanto a la seguridad de los datos y el riesgo de mal uso, la Ley de Protección de Datos Personales establece la obligación de implementar medidas de seguridad adecuada, estas son garantías legales que se encuentran cubiertas estando asegurado el almacenamiento cifrado y la protección contra accesos no autorizados, ofreciendo así un respaldo legal para tranquilizar a los usuarios. En tal sentido, conforme a la política de seguridad de los datos de Nación Servicios S.A., estos se encuentran encriptados en tres bases debidamente registradas lo cual denota el compromiso con las normativas vigentes.

Asimismo, los recursos informáticos utilizados por la S.U.B.E mediante Nación Servicios S.A. y los procesos de que se vale, permiten resguardar la confidencialidad que la ley exige. De igual manera, los usuarios podrán solicitar en cualquier momento, la actualización, rectificación y/o supresión de los datos personales oportunamente suministrados.

La información que dicha entidad procesa, se encuentra registrada a nombre de Nación Servicios S.A. en la Agencia de Acceso a la Información Pública (Dirección Nacional de Protección de Datos Personales), debiéndose asimismo aclararse que para evitar el acceso no autorizado, mantener la precisión de los Datos Personales y asegurar el uso correcto de los mismos, el S.U.B.E. aplica procedimientos físicos, electrónicos y de gestión, **garantizando la confidencialidad y seguridad de los datos personales de los usuarios.**

Además, de ello, **Nación Servicios S.A. tiene la obligación de salvaguardar la información, de acuerdo con lo previsto en la Ley N° 24.766** (Ley de confidencialidad sobre la información y productos que estén legítimamente bajo control de una persona y se divulgue indebidamente de manera contraria a los usos comerciales honestos).

B. EJES 2 y 3: cuadros tarifarios y mecanismo de actualización de cuadros tarifarios

1. SOBRE EL AUMENTO TARIFARIO - TRANSPORTE AUTOMOTOR

Tal como surge de los informes técnicos obrantes en el expediente que se adjunta en el siguiente enlace

(<https://drive.google.com/file/d/1n1yOupn1-1cNo7LrwuX5AqMfdh0pHKpK/view?usp=sharing>) el nivel de recaudación de los servicios públicos de transporte fue decreciendo a partir del año 2020, como resultado de la reducción de la demanda de servicios que se registró, ocasionada en una primera instancia por las medidas adoptadas a fin de evitar la propagación del COVID-19.

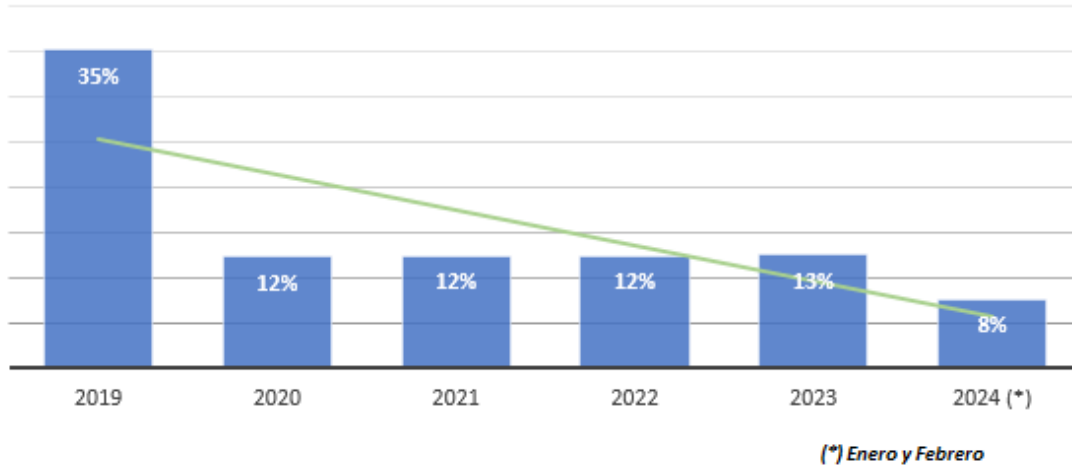
Asimismo, los diversos aumentos en la estructura de costos del sistema, producto del incremento del valor de los insumos y bienes de uso y de las recomposiciones salariales obtenidas en las negociaciones paritarias del sector, han redundado en la merma del porcentaje de cobertura de los costos a través de la recaudación, lo que compele al ESTADO NACIONAL a abonar vía compensación tarifaria las referidas diferencias, acrecentando el esfuerzo fiscal para la sostenibilidad del servicio.

A continuación se grafica la evolución del porcentaje de cobertura de la recaudación respecto de los costos del sistema entre los años 2015 y 2024 (enero y proyectado febrero).

Variables	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Costo Total del Sistema	36.618	45.910	55.102	74.507	105.512	140.807	209.441	355.869	790.295	189.488
Recaudación	10.106	15.157	16.713	24.445	37.057	17.291	25.956	43.905	99.006	14.444
% Cobertura	28%	33%	30%	33%	35%	12%	12%	12%	13%	8%

(*) Enero/febrero

COBERTURA POR RECAUDACIÓN Período: 2019-2024



Como puede observarse, resulta necesario actualizar las tarifas a fin de restablecer la ecuación económica del sistema, cuya recaudación actualmente sólo cubre alrededor del OCHO POR CIENTO (8%) de los costos, para lograr un mayor equilibrio en cuanto a la participación de la recaudación y sustentabilidad de las compensaciones tarifarias a largo plazo, protegiendo a los sectores más vulnerables de la población.

Los montos propuestos y su correspondiente mecanismo de actualización, guardan relación con la prestación de los servicios y tienden a aproximarse a los porcentajes históricos de cobertura del costo por recaudación (del orden del TREINTA POR CIENTO -30%-), aprovechando al máximo los recursos disponibles y coadyuvando a mejorar los estándares de cumplimiento por parte del público usuario del sistema.

También, dichos montos resultan similares a los abonados por servicios equiparables que se prestan en el interior del país, y que muchas veces conviven con los servicios de jurisdicción nacional que se desarrollan en el marco de las Unidades Administrativas creadas en virtud de la Resolución N° 168 de fecha 7 de diciembre de 1995 de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE del entonces MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, complementada y modificada por las Resoluciones N° 45 de fecha 25 de agosto de 2016 y N° 66 de fecha 8 de mayo de 2019, ambas de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE.

2. PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN TARIFARIA PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR

Respecto de la propuesta recibida en la consulta ciudadana acerca de la necesidad de evaluar una zonificación para la determinación tarifaria de los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros, corresponde mencionar que, sin perjuicio que la SECRETARÍA DE TRANSPORTE continuará investigando sobre la propuesta; la misma posee similitudes notorias con los institutos actualmente vigentes para la tarificación de dichos servicios.

En efecto, los cuadros tarifarios son seccionados por tramo y en la Región Metropolitana de Buenos Aires pueden identificarse NUEVE (9) grupos de tarificación de las líneas de autotransporte regular de pasajeros, de los cuales CINCO (5) son prestados en la Jurisdicción Nacional, mientras que los CUATRO (4) restantes corresponden a los servicios Urbanos Provinciales y Urbanos Municipales de la Provincia de BUENOS AIRES, a saber:

- 1) DISTRITO FEDERAL (DF): Líneas de Jurisdicción Nacional con prestación de servicio íntegramente dentro de los límites de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA).
- 2) SUBURBANO GRUPO I (SGI): Líneas de Jurisdicción Nacional que poseen una cabecera en la CABA y la otra en algún partido del conurbano, sin que éste sea de los límites externos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Quedan excluidas de este grupo tarifario aquellas líneas que reúnen estas características pero con cuadros tarifarios kilométricos, las que se incluyen en el siguiente grupo tarifario.
- 3) SUBURBANO GRUPO I KILOMÉTRICAS (SGI KM): que poseen características del SG I (Suburbano Grupo I) y cuadros tarifarios kilométricos.
- 4) SUBURBANO GRUPO II (SGII): Líneas de Jurisdicción Nacional que poseen una cabecera en la CABA y la otra en los partidos que definen el límite externo de la RMBA (Cañuelas, Pilar, La Plata, Luján, Zárate).
- 5) INTERURBANAS PROVINCIALES (INP): Líneas de Jurisdicción Nacional cuyos servicios se prestan en el ámbito territorial de las unidades administrativas establecidas por la Resolución N° 168/95 de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS en el marco de lo dispuesto por el Artículo 2° del Decreto N° 656/94, que fueron modificadas en último término por la Resolución N° 66 de fecha 8 de mayo de 2019 de la ex SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE.

6) PROVINCIALES (UPA): Líneas Urbanas y Suburbanas de Jurisdicción de la Provincia de BUENOS AIRES con cabeceras en diferentes municipios bonaerenses de la RMBA. Quedan excluidas de este grupo tarifario aquellas líneas que reuniendo la característica precitada, tienen cuadros tarifarios kilométricos.

7) PROVINCIALES KILOMÉTRICAS (UPA KM): Líneas Urbanas y Suburbanas de Jurisdicción de la Provincia de BUENOS AIRES que poseen cuadros tarifarios kilométricos.

8) MUNICIPALES (UMA 1): Líneas de Jurisdicción Municipal de la Provincia de BUENOS AIRES que tienen la totalidad de su recorrido en los municipios de Almirante Brown, Avellaneda Berazategui, Escobar, Esteban Echeverría, Florencio Varela, General San Martín, Ituzaingó, Jose C.Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel de la RMBA.

9) MUNICIPALES (UMA 2): Líneas de Jurisdicción Municipal de la Provincia de Buenos Aires que tienen la totalidad de su recorrido en los municipios de Brandsen, Campana, Cañuelas, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, General Rodríguez, La Plata, Lobos, Luján, Pilar, San Vicente, Tigre, Zárate, Mercedes de la RMBA.

3. SOBRE EL AUMENTO TARIFARIO - TRANSPORTE FERROVIARIO

Cabe mencionar en primera instancia que si bien durante el año 2023 se ha efectuado un incremento en la tarifa de los servicios en cuestión, el cual representó alrededor de un 40%, hacia el mes de agosto el mecanismo de actualización tarifaria establecido en la Resolución N° 1017/23 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, se vio suspendido quedando congeladas las tarifas hasta el pasado 15 de enero, momento en que dicho mecanismo fue restituido.

De igual modo cabe recordar que durante los años 2020 y 2021 no se registraron incrementos tarifarios que compensaran los incrementos de costos.

Ahora bien, la celebración de nuevos acuerdos paritarios, el aumento de los costos operativos y la disminución en la recaudación del sistema, han llevado a revisar dichas tarifas, con el fin de recomponer los ingresos genuinos del sistema ferroviario de pasajeros de la zona metropolitana de buenos aires y alcanzar una mayor cobertura de los costos operativos y sostenibilidad del sistema.

Respecto a éste último punto, la actual cobertura de costos por parte de la tarifa no supera el 3% para los servicios de AMBA (conforme surge del informe Técnico N° IF-2024-04482044-APN-DGYSSF#MTR), lo que necesariamente obliga a iniciar una recuperación de la tarifa en pos de disminuir la brecha existente.

Por otra parte, es dable destacar que hasta el momento existen dos grupos de tarifas para los servicios de transporte de pasajeros ferroviario en AMBA: por un lado, las líneas Mitre, Tren de la Costa, Sarmiento y San Martín, con una tarifa mínima vigente de \$48,37; y por el otro, las líneas Roca, Belgrano Sur, Urquiza y Belgrano Norte, con una tarifa mínima vigente de \$ 37,37.

Esta diferenciación producto de modificaciones tarifarias entre 2013 y 2015 por incorporación del entonces nuevo material rodante, no representa el contexto actual que atraviesa el sector, por lo que no existen razones objetivas que justifiquen tal discrepancia.

Por ello, se ha previsto una unificación tarifaria para todas las líneas del área metropolitana de Buenos Aires a fin de eliminar dichas asimetrías

4. MECANISMO DE AJUSTE TARIFARIO . TRANSPORTE AUTOMOTOR Y FERROVIARIO

El ajuste de tarifas estará limitado por la variación acumulada del Índice de Precios al Consumidor relevado por el Instituto de Estadísticas y Censos (INDEC), que se trata de un valor cierto, conocido, publicado por una entidad pública oficial. Este límite busca establecer un marco que evite aumentos excesivos y garantice que los ajustes sean proporcionados a la realidad económica, preservando la accesibilidad para los usuarios.

Además, esta metodología ha demostrado ser útil y sencilla de aplicar, en la experiencia colectada con la vigencia de la Resolución N° 1017/2022 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE

5. RECLAMOS POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS (oferta y servicios)

En cuanto a los comentarios realizados respecto del estado del servicio se informa que quien efectúa la fiscalización de los servicios, estableciendo las sanciones correspondientes ante el incumplimiento

de alguno de los parámetros operativos del servicio es la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT).

Ahora bien, sin perjuicio de los relevamientos y fiscalizaciones que la citada Comisión lleva a cabo de oficio en el desempeño de sus tareas, se encuentra a disposición del ciudadano una página de la CNRT: <https://control.cnrt.gob.ar/>, en la cual se pueden efectuar consultas sobre información útil, realizar denuncias de transporte automotor, sugerencias, encuestas y hacer un seguimiento de todos sus trámites, e incluso efectuar un pedido de fiscalización si se trata de un servicio de transporte de turismo.

A mayor abundamiento, es dable mencionar que, en materia de cumplimiento de frecuencias y regularidad, los servicios de transporte automotor poseen pautas individualmente determinadas para cada línea, las que se encuentran establecidas en los respectivos permisos de explotación y toman en cuenta la velocidad comercial que permiten las vías de circulación que integran el recorrido en cuestión, la demanda del servicio, los tiempos de marcha y la duración total del recorrido. En función de estos parámetros se estipula una frecuencia promedio necesaria y se efectúa el cálculo del parque móvil mínimo y máximo necesario para atenderlo. Cabe destacar que, sin alterar los parámetros autorizados para el parque móvil mínimo y máximo, las empresas de transporte pueden presentar diferentes cronogramas de servicio en función de la temporada (frecuencia de verano/frecuencia de invierno), del horario de prestación de los servicios en función de la demanda (hora pico/hora valle - diurno/nocturno) y del día de semana del que se trate (día hábil/sábado/domingos y feriados).

En cuanto a la oferta de los servicios, en el caso de los ferrocarriles, los mismos se planifican en función de la demanda, de los recursos disponibles (personal, material rodante, entre otros), y fundamentalmente de las necesidades de mantenimiento de la infraestructura y material rodante, para propender a un servicio seguro, confiable y eficiente.

A su vez, cabe mencionar que los horarios y frecuencias de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros Regionales y de Larga Distancia, como los del AMBA, se encuentran publicados en la página web: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes-argentinos/horarios-tarifas-y-recorridos>

Asimismo, es del caso señalar que ante el eventual incumplimiento por parte de un operador a una obligación prevista en el contrato de concesión oportunamente suscripto, o contemplada en el ordenamiento jurídico vigente, el Estado Nacional a través de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DE TRANSPORTE, aplica medidas sancionatorias a dichos operadores ferroviarios.

Sin perjuicio de ello, ante la inobservancia por parte del operador o prestador de las obligaciones establecidas en los itinerarios ferroviarios publicados en los enlaces provistos en el párrafo precedente o del régimen de frecuencias establecido en el permiso respectivo, los ciudadanos podrán denunciar dichos incumplimientos ante la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, a través de su línea telefónica 0800-333-0300, al teléfono correspondiente al Centro de Atención al Pasajero 0800-2228-736, o bien a través del Link <https://control.cnrt.gob.ar/>.

De igual modo, desde la página de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD EL ESTADO se pueden efectuar los reclamos pertinentes a través del siguiente link: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes-argentinos/atencion-al-pasajero>.

C. EJE 4 : boleto integrado y atributo social

1. BENEFICIOS PARA ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS, TRABAJADORES Y MONOTRIBUTISTAS

En este eje, algunos de los participantes manifestaron considerar que “la no acumulación de beneficios se traducirá en un gran impacto para aquellas personas en situaciones más vulnerables” y, en tal sentido, opinaron que dicho sistema debería mantenerse como funciona en la actualidad. Además, hubo participantes que plantearon dudas acerca de cómo se implementarían los descuentos con el nuevo mecanismo a aplicarse respecto a estos beneficios.

A modo de ejemplo, se mencionan algunos de los comentarios referidos:

- Comentario de Tomas PEREZ RIVAS del 22/1/24: “No, no creo que mejore la transparencia y afecta directamente a aquellas personas más vulnerables. La superposición de beneficios no puede considerarse en “eficiente o no” ante personas que necesitan realizar una combinación de 2 o más transportes para desplazarse a un trabajo y que, al mismo tiempo, acceden a un boleto diferencial dada su situación de vulnerabilidad, o una persona jubilada que precisa acceder a 2 o más transportes para una revisión médica por ej. Creo que la no acumulación se traducirá en un gran impacto para aquellas personas en situaciones más vulnerables.”
- *Comentario de Carlos Alberto ARIAS del 22/1/24: “TODAS LAS TARJETAS TIENEN QUE SER NOMINADAS PERSONALES YA QUE ASÍ SE PUEDEN DAR TODOS LOS BENEFICIOS A*

TODA LA POBLACIÓN QUE NECESITAN AYUDA TENER DESCUENTOS CLAROS SEGÚN SITUACIÓN JUBILADOS CON NUMERO DE ANSES O PAMI TAL DESCUENTO PLANES SOCIALES TAL DESCUENTO ESCOLARES TAL DESCUENTO TRABAJADORES EN GENERAL LOS DESCUENTO COMO HASTA AHORA PRIMER SEGUNDO Y TERCER VIAJE 25% 50% 75% O UNA OPCIÓN PARA TRABAJADORES REGISTRADO DESCUENTOS HORARIOS DE 5A9 DE 16 A 20 HS TODO ES POSIBLE CON BASE DE DATOS ANSES PAMI AFIP TRABAJO ETC”.

- *Comentario de María Jose De Jesus RISEZ ALVAREZ del 22/1/24: “No creo que mejore la transparencia y afecta directamente a aquellas personas más vulnerables. La superposición de beneficios no puede considerarse en “eficiente o no” ante personas que necesitan realizar una combinación de 2 o más transportes para desplazarse a un trabajo y que, al mismo tiempo, acceden a un boleto diferencial dada su situación de vulnerabilidad, o una persona jubilada que precisa acceder a 2 o más transportes para una revisión médica por ej. Creo que la no acumulación se traducirá en un gran impacto para aquellas personas en situaciones más vulnerables. TOTALMENTE EN DESACUERDO CON LA PROPUESTA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. IDEALMENTE PROPONGAN ALGO QUE CONSTRUYA Y AYUDE A LOS PASAJEROS, NO ESTAS PROPUESTAS QUE LIMITAN A TODOS, Y MÁS AÚN A LAS PERSONAS MÁS VULNERABLES.”*
- *Comentario de Sebastián Rafael HERRERA del 24/21/24: “La comunicación realizada hasta el momento es defectuosa y dificulta el cálculo del boleto a los sectores más necesitados, lo cual va empeorar al implementar aumentos muy frecuentes. En principio, debería aclararse que el primer viaje tiene un descuento del 55% y también el segundo, puesto que 55% siempre va a ser mayor que 50% con tope de boleto mínimo. Para los subsiguientes, habría que encontrar la manera de simplificar la construcción “el mayor entre el 55% o el 75% con tope de boleto mínimo”. Una posibilidad sería aplicar el 75% con tope del boleto mínimo en los servicios clasificados como urbanos (sean comunes o expresos), dado que generalmente no se llega al límite, y el 55% sin tope para quienes utilicen servicios de media distancia. Estos últimos, además, son los más perjudicados por el cambio en los beneficios”.*

En tal sentido, corresponde destacar que a través del artículo 5° de la Resolución N° 975/12 del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, modificada en última instancia por la Resolución N° 384/21 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE se establecen los grupos de afinidad o atributos

sociales que abonarán una tarifa con descuento del CINCUENTA Y CINCO POR CIENTO (55%) respecto a la Tarifa Comercial Plena.

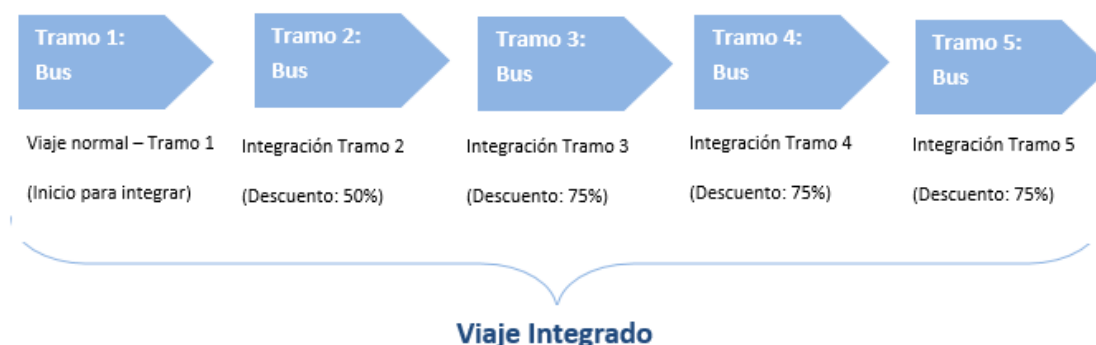
Dichos beneficiarios son las personas que pertenezcan a los siguientes grupos:

- a) Jubilados y/o pensionados;
- b) Beneficiarios de la Asignación Universal por Hijo prevista en la Ley N° 24.714, y sus normas modificatorias y complementarias;
- c) Beneficiarios de la Asignación por Embarazo establecida por la Ley 24.714, y sus normas modificatorias y complementarias;
- d) Beneficiarios del Programa de Jóvenes con Más y Mejor trabajo establecido por Resolución N° 497/2008 del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL;
- e) Beneficiarios del Seguro por desempleo previsto en el Título IV de la Ley 24013 y de la prestación por desempleo prevista en la Resolución N° 1016/2013 del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL;
- f) Beneficiarios del Seguro de Capacitación y Empleo previsto en el Decreto N° 336/2006;
- g) Beneficiarios del Programa Promover Igualdad de Oportunidades previsto por la Resolución N° 124/2011 del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL;
- h) Personal del Trabajo Doméstico;
- i) Veteranos de la Guerra de Malvinas;
- j) Beneficiarios del “Programa de Respaldo a Estudiantes Argentinos” (PROGRESAR) establecido por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 84/14 y sus normas complementarias y modificatorias;
- k) Beneficiarios del Programa Nacional de Inclusión Socioproductiva y Desarrollo Local “Potenciar Trabajo” previsto por la Resolución N° 121/2020 del MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL;
- l) Beneficiarios de Pensiones No Contributivas;
- m) Monotributistas Sociales inscriptos en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social (REDLES).

En relación a los beneficios correspondientes al boleto estudiantil, los mismos se encuentran plasmados en la Resolución N° 106 del 20 de agosto del 2003 de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.

2. BENEFICIO DE BOLETO INTEGRADO

Respecto de este punto, corresponde recordar que a través del artículo 3° de la Resolución N° 77/2018 se implementó el SISTEMA DE BOLETO INTEGRADO que opera como un descuento aplicable a partir del segundo tramo (primer transbordo) de un “viaje integrado” sobre la tarifa del servicio de transporte público de pasajeros, con destino a los usuarios que abonen la misma a través del SISTEMA ÚNICO DE BOLETO ELECTRÓNICO (S.U.B.E.), ello con el fin de beneficiar a las personas que más viajan teniendo en cuenta que en las zonas con menores recursos se producen viajes más largos y con mayor cantidad de transbordos.



Este beneficio, en la actualidad, resulta acumulativo con el descuento del CINCUENTA Y CINCO POR CIENTO (55%) de la tarifa previsto para los miembros de grupos de afinidad y/o con atributos sociales creado por el artículo 5° de la Resolución N° 975 de fecha 19 de diciembre de 2012 del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y sus modificatorias, de acuerdo con lo especificado en el acápite precedente del presente informe.

Ahora bien, sobre este tópico, cabe destacar que en la medida sometida a consulta pública, se propuso revisar el esquema de beneficios previstos en el “SISTEMA DE BOLETO INTEGRADO” creado por el artículo 3° de la Resolución N° 77/2018 del ex MINISTERIO DE TRANSPORTE, para aquellos casos en que el descuento por tramo de integración tarifaria conviva con el beneficio a los grupos de afinidad y/o con atributos sociales creado por el artículo 5° de la Resolución N° 975 de fecha

19 de diciembre de 2012 del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y sus modificatorias, a fin de establecer un plazo prudencial para que dichos beneficios no sean acumulativos, sino que se le aplique la tarifa más beneficiosa para el pasajero sea sobre la tarifa con atributo social sin integración o sobre la tarifa general con el descuento de integración.

En este sentido, a raíz de la multiplicidad de opiniones negativas vertidas por la ciudadanía en la instancia consultiva y, con el fin de continuar asistiendo a las personas en situación de mayor vulnerabilidad social, la SECRETARÍA DE TRANSPORTE ha reconsiderado la medida proyectada, previendo un mayor esfuerzo económico del ESTADO NACIONAL a fin de sostener la convivencia de ambos beneficios tal como se encuentra en la actualidad.

Por los motivos expuestos, **el artículo 5° de la medida puesta en conocimiento de la ciudadanía no integrará el proyecto final**, manteniendo el statu quo actual de dichos beneficios.

D. EJE 5: medidas complementarias para los servicios ferroviarios

1. POLÍTICAS DE DETENCIONES EN ESTACIONES INTERMEDIAS

En este Eje sobre medidas complementarias de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros regionales e interurbanos, se han efectuado diversos reclamos y comentarios por parte de la ciudadanía en relación a las paradas intermedias que efectúan los servicios en cuestión, y cómo ello representaría un obstáculo para la conectividad con las ciudades del interior las que, la importancia que tienen las mismas, su necesidad, y cómo sin ellas las ciudades se verían perjudicadas, quedando aisladas.

En primera instancia cabe mencionar que a lo largo de los últimos años, desde el Estado Nacional se ha trabajado en materia ferroviaria para seguir conectando distintos puntos del país y así garantizar la integración del territorio de manera accesible, rápida y sustentable; fomentando el desarrollo regional, y llegando cada vez a más ciudades y usuarios con servicios modernos, eficientes, seguros y de calidad.

Siguiendo ese mismo propósito, y con miras a generar herramientas más sustentables para los Servicios Públicos Interjurisdiccionales de Transporte Ferroviario de Pasajeros -Servicios de Larga Distancia- se han propuesto cambios a la Resolución N° 1017/2022 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE en relación a los mismos los que han sido objeto de debate.

El cambio propuesto referido a las paradas intermedias recae ÚNICAMENTE en los servicios de larga distancia, no afectando ello a los servicios que se prestan en el Área Metropolitana de Buenos Aires, ni a los Servicios Públicos de Transporte Ferroviario de Pasajeros Locales Extendidos de Jurisdicción Nacional, ni a los Servicios Públicos Regionales de Transporte Ferroviario de Pasajeros.

En efecto, en esta instancia no se propicia eliminar ninguna de las paradas intermedias actualmente existentes en los Servicios Públicos Interjurisdiccionales de Transporte Ferroviario de Pasajeros – Servicios de Larga Distancia -, sino que solamente se propugna eliminar la prohibición que tiene la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, de suprimir alguna de las paradas existentes en dichos Servicios.

En línea con ello, cabe mencionar que desde las diferentes áreas técnicas de la referida Sociedad de Estado, y de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, se encuentran analizando, entre otras cuestiones, la conveniencia de la modificación de las paradas intermedias actualmente existentes en los diversos destinos que conectan los Servicios Públicos Interjurisdiccionales de Transporte Ferroviario de Pasajeros – Servicios de Larga Distancia – aludidos en los artículos 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 de la Resolución N° 1017 de fecha 29 de diciembre de 2022 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, considerando especialmente a tales fines, los tiempos de viaje insumidos en cada servicio, el tiempo que demanda cada parada, la cantidad de pasajeros que ascienden y descienden en cada estación intermedia respecto el total de pasajeros transportados en cada formación, y la conectividad existente en cada región por otros modos de transporte.

Consecuentemente, la adopción del temperamento propiciado **no extinguirá la conectividad de las ciudades que actualmente se encuentran conectadas por medio del ferrocarril**, si es que no existiera conectividad a través de otro modo de transporte, aún cuando sea baja la cantidad de pasajeros que ascienden o descienden de las formaciones.

Por su parte, en cuanto a los impactos positivos que generará la adopción de la medida esto **habilitará la posibilidad de realizar servicios expresos en los diferentes tramos**, reduciendo así los tiempos de viaje en los mismos.

Sin perjuicio de la temática de la consulta, se han efectuado comentarios en relación al Open Access, o también llamado de acceso abierto, el que consiste en la operatoria en la cual la empresa que está a cargo de las vías y la infraestructura ferroviaria, Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIF S.E.), cobra un canon a quien utilice la misma, sean estos operadores de pasajeros o de cargas.

Mediante la sanción de la Ley N° 27132 y a través del dictado del Decreto N° 1027 de fecha 07 de noviembre de 2018, se avanzó en lo que respecta a la creación de un marco normativo, estableciéndose las bases para que las unidades de negocios sean claramente diferenciadas.

Por lo que se definieron dos modelos de negocio con dos objetivos diferenciados: por un lado el que administra la infraestructura tiene la obligación y vende el servicio de mantener las vías bajo un régimen de carga y velocidad adecuados y por eso cobra un canon; y por otro lado operador del servicio de pasajeros y el operador del servicio de cargas, teniendo cada uno de ellos un modelo negocio diferenciado.

Ahora bien, sin mengua de la creación del aludido marco normativo, el Open Access, o también llamado Acceso Abierto, no se encuentra implementado, por lo que las funciones de mantenimiento de la infraestructura, y la operación de los Servicios de Transporte Ferroviario, en muchas ocasiones son efectuadas por la misma empresa.

Ante este escenario, no resulta ocioso señalar que las áreas técnicas de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO (ADIF S.E.), y de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, se encuentran estudiando cuál es el esquema contractual de vinculación entre el ESTADO NACIONAL y el sector privado más conveniente, para la prestación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros y de Cargas, en cada caso.

D. CONCLUSIÓN

En consecuencia y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 del Anexo I aprobado por la Resolución N° 616 de fecha 13 de julio de 2018 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, con el presente informe de cierre se da por finalizado el proceso de instancia de participación ciudadana manifestando que se han garantizado los principios de publicidad, transparencia e igualdad de los ciudadanos participantes, como asimismo que las opiniones y aportes efectuados por la ciudadanía fueron hechas con la más absoluta responsabilidad ciudadana y respeto cívico, agradeciendo a todos los participantes por su conducta civilizada.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico firma conjunta

Número:

Referencia: EX-2023-152827808- -APN-DGD#MTR - INFORME DE CIERRE INSTANCIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 41 pagina/s.

