

JSB	COMUNICACIÓN	 <p>CONCEJO MUNICIPAL San Carlos de Bariloche MUNICIPIO INTERCULTURAL</p> <p>No a la violencia de género. Ni una menos. (Ordenanza 2825-CM-2017)</p>
-----	--------------	---

4 OCT 2018

COMUNICACIÓN N.º -CM-18

-1023/18

DESCRIPCIÓN SINTÉTICA:REQUIERE AL ESTADO NACIONAL, EXIMIR PAGO I.V.A. EN EL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS.

ANTECEDENTES

CONSTITUCIÓN NACIONAL

Ley 20631 Impuesto al Valor Agregado

Ley 23349 Nuevo Régimen. Impuesto al Valor Agregado.

Decreto 280-97 Aprueba el texto ordenando de la Ley de Impuesto al Valor Agregado.

Ley Nacional 27.429 Aprueba el Consenso Fiscal suscripto entre el Estado Nacional, las Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Proyecto de Ley de Presupuesto General de Gastos y Cálculo de Recursos de la Administración Nacional 2019

CONSTITUCIÓN PROVINCIAL

CARTA ORGÁNICA MUNICIPAL

Comunicación 958-CM-2018

FUNDAMENTOS

El Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros a nivel nacional y en especial en la ciudad de San Carlos de Bariloche presenta notables desafíos a cubrir y que tienen su origen en múltiples factores tanto logísticos, estructurales, económicos como sociales y que en su conjunto imprimen variadas complicaciones al sistema.

La amplitud territorial del ejido contrasta con una baja densidad poblacional y con ello una deficiente oferta de usuarios al sistema, al mismo tiempo que el costo de

DCLE	COMUNICACIÓN	 <p data-bbox="1098 286 1468 340">No a la violencia de género. Ni una menos. (Ordenanza 2711-CM-2015)</p>
------	--------------	--


combustibles y lubricantes, pago de salarios, cargas sociales al personal y demás variables operativas no se compensan adecuadamente con la matriz vigente de subsidios nacionales y el aporte de los usuarios por medio de la tarifa vigente, lo que se traduce en una respuesta poco satisfactoria para todos los actores del sistema, tanto para la prestadora del servicio público, el Estado Municipal y los propios usuarios.

Por ello la respuesta a estos desafíos debe ser abordada desde la necesidad de promover el crecimiento del uso del STUP por sobre el uso del transporte particular, la implementación de medidas que logren un sistema más eficiente, la mejora de su equipamiento, tanto automotor como de infraestructura urbana, la disminución de los tiempos de viaje y la mejora no solo de la velocidad comercial sino también de la conectividad entre nodos dentro de la ciudad, como así también tender a la mejora continua y el fortalecimiento de las redes de movilidad peatonal, la reducción de barreras a la movilidad y el aporte presupuestario a nivel municipal que permita lograr la sustentabilidad del sistema de transporte urbano con énfasis en las posibilidades de crecimiento del mismo, aumento del IPK (actualmente menor a 2) y la inversión en mejoras de la red del servicio.

Resulta necesario entonces, poder establecer una serie de medidas que se complementen entre sí, aportando a una solución integral que mejore la eficiencia, confianza y calidad de toda la red de transporte urbano en su conjunto y que se colabore con una política activa en términos de aportes al usuario/sistema.

En la actualidad se antepone como desafío el anuncio de quita de subsidios por parte del Estado Nacional a todo el sistema de transporte urbano de pasajeros del país, lo que representa un impacto aún difícil de cuantificar, pero que genera incertidumbre respecto de las posibilidades de sostenimiento y calidad del STUP, además de representar tarifas finales al usuario que superan ampliamente las posibilidades reales de pago. Esta situación pone en especial crisis el sostenimiento del IPK, hoy deficiente y ubicado a valores de julio 2018 en un IPK ponderado de 1,68 [12.345.162 pasajeros equivalentes anuales/12 meses = 1.028.763 pasajeros por mes / 612.054 km mes = 1.68].

Del análisis de dicha variable, mayores incrementos tarifarios, o el no mantenimiento de las condiciones de calidad del sistema, suponen que el usuario promedio ve reducida su capacidad de acceso al servicio, o bien disconformes con el mismo, van mutando su movilidad y buscando otras vías de transporte, personales o comunitarias, lo que puede derivar en una reducción del flujo de usuarios anual, aumento del tráfico de automotores particulares, o implementación de servicios ilegales que pongan en riesgo al usuario, sacrificando seguridad a cambio de un menor costo. Todas estas posibilidades tendientes a reducir aún más el IPK, distribuirían el costo tarifario en una menor cantidad

JSB	COMUNICACIÓN	 <p>CONCEJO MUNICIPAL San Carlos de Bariloche MUNICIPIO INTERCULTURAL</p> <p>No a la violencia de género. Ni una menos. (Ordenanza 2825-CM-2017)</p>
-----	--------------	---

de pasajeros, lo que se convierte, en definitiva, en una medida contraria a la mejora del sistema y el sostenimiento real del servicio a largo plazo.

Ahora bien, frente al retroceso pretendido por el Estado Nacional en materia de subsidios, y que ya fuera rechazado por este cuerpo deliberante por intermedio de la Comunicación 958-CM-18, surge la necesidad de poner en discusión otras variables del sistema hasta ahora vigente, principalmente en el impacto que impuestos regresivos y distorsivos que desde el propio Estado Nacional se tienen por sobre la prestación de un servicio público.


Es por ello que resulta prioritario poner más que nunca en discusión la aplicación del Impuesto al Valor Agregado (IVA) por sobre los servicios de prestación del Servicio de Transporte Automotor Urbano y Suburbano Regular de Pasajeros, incluido en el Nomenclador de Actividades Económicas bajo el código N° 492110.

En este sentido, el recargo impuesto en materia tributaria, de un 10,5% sobre la tarifa final ponderada (tarifa técnica + rentabilidad), impacta considerablemente en un escenario donde el Estado Nacional se retira e intenta trasladar a las jurisdicciones de menor jerarquía la obligación de subsidiar los costos del sistema, a riesgo de que donde no se pueda encontrar una respuesta viable se lleven las tarifas a precios imposibles de cubrir por el usuario promedio. Poner este debate en la agenda pública nacional es vital, máxime en un escenario inflacionario como el vigente y donde el costo de vida no es equiparado por los ingresos salariales, situación que se agrava en el sector informal que lejos está de alcanzar acuerdos paritarios.

Es así que el Estado Nacional se retira de los aportes al sistema, planteando una ficticia autonomía de provincias y municipios, pero continúa sosteniendo una estructura impositiva regresiva, de tinte recaudatorio, distorsiva y que afecta claramente el bolsillo de quienes menos posibilidades tienen de compensar los desequilibrios macroeconómicos. Resulta entonces que no solo una familia debe convivir con el IVA en la adquisición de alimentos y bienes de primera necesidad, sino que también debe afrontar un costo superior del Transporte Público de Pasajeros para poder sostener su movilidad y en consecuencia su fuente laboral, por el solo hecho de aplicarse el impuesto de referencia.

Así como en diferentes escalas y niveles políticos y sociales, se discute la rentabilidad empresarial, no es menor tomar en cuenta la incidencia y rentabilidad que en definitiva tiene el Tesoro Nacional en relación a los aportes recaudados por cada boleto.

Es por ello que, sin pretender ingresar en un análisis meramente tributario, que por cierto sería mucho más extenso que lo que aquí nos ocupa, la presente iniciativa busca poner en discusión la aplicación de este concepto y su incidencia en todo el cuadro tarifario

DCLE	COMUNICACIÓN	 No a la violencia de género. Ni una menos. (Ordenanza 2711-CM-2015)
------	--------------	---

del Transporte Urbano de Pasajeros. Son variados los ejemplos de eximiciones totales o parciales en la aplicación de este impuesto.

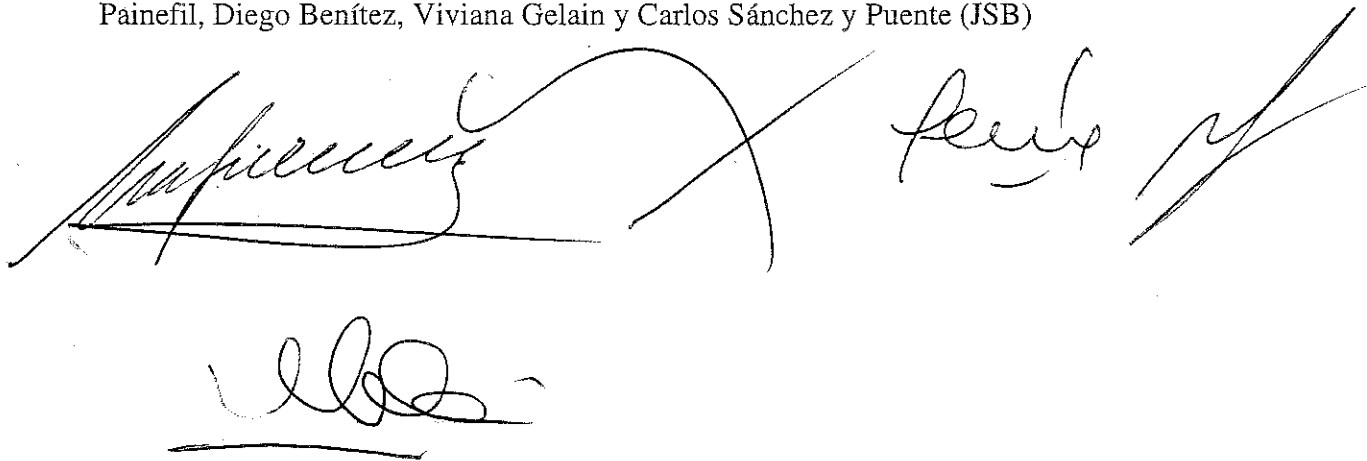
Si tan solo nos remitimos al proyecto de Ley de Presupuesto General de Gastos y Cálculo de Recursos de la Administración Nacional para el 2019, encontramos ejemplos que van desde los fideicomisos y contratos de participación pública- privada (PPP); los trabajos que efectúen las empresas ejecutoras de obra, destinados a vivienda social o las importaciones de bienes o servicios destinados al fortalecimiento de las actividades e infraestructuras portuarias adquiridas desde la órbita estatal; entre otros ítem de referencia. Lo que puede desprenderse en una primera mirada sobre este tipo de acciones de eximición, se entiende que las mismas son medidas de promoción del Estado por sobre acciones que fomentan mejoras en la infraestructura y servicios a la producción o la cobertura de derechos fundamentales, como es el caso de la vivienda.


Es por ello que, si se aplica dicha lógica, entendiendo la misma como válida y promotora de mejoras sociales, no se comprende cómo se continua con la aplicación de un gravamen tan distorsivo por sobre la prestación de un servicio esencial, como lo es el Transporte Urbano de Pasajeros, que debe ser entendido sin lugar a dudas como uno de los motores de la planificación y movilidad pública, en cuanto facilitador de acceso al trabajo y fuentes productivas para una importante proporción de la población, como así también vínculo esencial en muchos casos para el acceso a derechos como la Educación y la Salud.

Así como se busca por parte de la actual gestión gubernamental a nivel nacional, que todas las alternativas posibles de compensación se den en los niveles regionales y locales, para cumplir con el mentado "ajuste" que deben al parecer afrontar todos los argentinos, es loable pensar que el Estado Nacional, quien detenta el poder de regulación sobre las bases impositivas de nuestro país y por tanto puede compensar sus ingresos por diferentes y variadas vías y con mayor capacidad recaudatoria que otras jurisdicciones, desista del cobro de este tipo de gravámenes en estos índices puntuales, que sin lugar a dudas impactaran como una acción positiva hacia los usuarios/consumidores que menos posibilidades tienen de afrontar los aumentos, promoviendo el uso del Transporte Urbano de Pasajeros, direccionando dichos recursos al consumo interno y fortaleciendo la actividad económica y el sostenimiento de las fuentes de trabajo.

Por ello;

AUTORES: Concejales Gerardo Ávila, Claudia Contreras, Julia Fernández, Cristina Paineofil, Diego Benítez, Viviana Gelain y Carlos Sánchez y Puente (JSB)



JSB	COMUNICACIÓN	 <p>CONCEJO MUNICIPAL San Carlos de Bariloche MUNICIPIO INTERCULTURAL</p> <p>No a la violencia de género. Ni una menos. (Ordenanza 2825-CM-2017)</p>
-----	--------------	---

El proyecto original N.º /fue aprobado en la sesión del día de de 2018, según consta en el Acta N.º /18. Por ello, en ejercicio de las atribuciones que le otorga el Art. 38 de la Carta Orgánica Municipal,

**EL CONCEJO MUNICIPAL DE SAN CARLOS DE BARILOCHE
SANCIONA CON CARÁCTER DE
COMUNICACIÓN**

- Art. 1º) Al Poder Ejecutivo Nacional y al Honorable Congreso de la Nación, la urgente necesidad de eximir en un 100% del pago del Impuesto al Valor Agregado (IVA) aplicado sobre el rubro comprendido dentro del nomenclador de actividades económicas AFIP n° 492110 - Servicio de Transporte Automotor Urbano y Suburbano Regular de Pasajeros – y de otros impuestos, tasas y contribuciones nacionales existentes y a crearse en el futuro que puedan tener incidencia en el cálculo tarifario.
- Art. 2º) Al Poder Ejecutivo Nacional y al Honorable Congreso de la Nación, la urgente necesidad de incluir dentro del análisis del Proyecto de Ley de Presupuesto General de Gastos y Cálculo de Recursos de la Administración Nacional la eximición propuesta en el Artº 1, así como el mantenimiento de los aportes de ley regulados para el Sistema Integrado de Transporte Automotor (Sistau), sistema de Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP) y demás compensaciones asociadas al Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros en todo el territorio nacional.
- Art. 3º) Comuníquese. Dése a publicidad. Cumplido, archívese.