



Poder Judicial de la Nación

JUZGADO FEDERAL DE RAWSON N° 1

“PROVINCIA DEL CHUBUT c/ ESTADO NACIONAL- SECRETARIA DE TRANSPORTE s/MEDIDA AUTOSATISFACTIVA”

Expte. FCR 837/2024

Rawson, Chubut, febrero de 2023.-

AUTOS, VISTOS Y CONSIDERANDO: las actuaciones caratuladas “PROVINCIA DEL CHUBUT c/ ESTADO NACIONAL- SECRETARIA DE TRANSPORTE s/MEDIDA AUTOSATISFACTIVA” Expte. FCR 837/2024, en estado de resolver;

I.- Que de los antecedentes de la causa se presenta el Señor Lic. Ignacio Agustín TORRES en su calidad de Gobernador de la Provincial del Chubut; el Dr. Andrés GIACOMONE en su carácter de Fiscal de Estado de la Provincia del Chubut con el patrocinio letrado del Dr. Javier STAMPONE promoviendo Medida Autosatisfactiva contra el Estado Nacional – Poder Ejecutivo Nacional - Secretaria de Transporte tendiente a hacer cesar la decisión de eliminar/reducir unilateralmente el Fondo Compensador al Transporte Público publicada en el website <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-reduce-el-subsidio-las-empresas-para-priorizar-la-asistencia-los-usuarios>. De esa manera solicita al Gobierno Nacional se abstenga de dictar y/o ejecutar cualquier acto que persiga la eliminación y/o reducción del Fondo Compensador del Interior con significación en el transporte urbano y suburbano de pasajeros en jurisdicción de la provincia del Chubut.

En lo que hace a la competencia federal, sostiene que la misma se hallaría justificada en razón de la persona en tanto se dirige contra el Estado Nacional-Secretaria de Transporte, asimismo en razón de la materia, en tanto se encontraría en discusión recursos financieros destinados al transporte publico comprometidos por el Estado Nacional en virtud de los convenios suscriptos en el marco del Federalismo de Concertación, con apoyatura de modo directo e inmediato en norma de carácter federal (CONV-2023-25011585-APN-DGD#MTR y CONVE-2023-77683592-APN-DGD#MTR). Que dichos convenios bilaterales tendrían por objeto satisfacer la necesidad de otorgar una asistencia inmediata de fondos a los servicios de transporte publico automotor urbano y suburbano del interior del país. Esgrime que la relación Nación –Provincias se encontraría regida por principios de buena fe y lealtad federal, lo que a su criterio impediría que uno de los sujetos del sistema pudiera adoptar de modo intempestivo medidas que puedan afectar al resto de los miembros de la federación, tal como la medida aquí cuestionada.

En lo que hace a la legitimación activa, sostiene que se justificaría la misma en su calidad de jurisdicción provincial beneficiaria del fondo compensador; y respecto de la legitimación pasiva la funda en que el Estado Nacional a través de la Secretaria de Transporte, habría sido el emisor de la comunicación, resultando dicho comunicado el que motiva la presente litis.

Luego se expide respecto de la procedencia de la medida autosatisfactiva, cita doctrina y jurisprudencia en su favor.

Esgrime que se encontrarían reunidos los recaudos necesarios para el despacho de la medida solicitada, esto es la verosimilitud del derecho y el peligro en la demora. Fundamenta el ultimo de los requisitos enunciados, en el riesgo de afectar la sustentabilidad del transporte público de pasajeros en la provincia del Chubut, lo que



inevitablemente habrá de ocurrir de eliminarse y/o reducirse el Fondo Compensador lo que significaría un desfinanciamiento del sistema que tornaría imposible de sostener el servicio.

Sostiene que la medida solicitada no generaría frustración alguna al interés público. Afirma que el desfinanciamiento intempestivo del sistema, lejos de satisfacer el interés público, lo contradice, pues pondría en riesgo el servicio de transporte público de pasajeros. En lo que hace a la contracautela, solicita que en virtud de lo dispuesto en el art. 200 inc. 1) del CPCCN, sea eximida de la misma.

Argumenta que, dada la urgencia, a los fines de poder remediar las consecuencias de la ilegal decisión adoptada por la Secretaria de Transporte de la Nación de la eliminación del fondo compensador del interior, alega que las demás medidas procesales del código procesal no permitirían asegurar los derechos cuya tutela se requiere, ello en virtud de la naturaleza del objeto.

En lo que hace a la plataforma fáctica, esgrime en los antecedentes, que mediante el artículo 125 de la ley N° 27.467 (Presupuesto Nacional del ejercicio 2019, prorrogado por art. 72 Ley N° 27.591, modificado por D.N.U. N° 882 (23/12/2021) se creó el Fondo Compensador al Transporte Publico de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del interior de país, por un monto mensual de hasta pesos \$3.200.000.000,00, por los meses de enero/marzo de 2022, por un total de pesos \$9.600.000.000,00.

Que mediante Res. N° 82/2022 MT (11/2/2022) fue reglamentado dicho fondo.

Indica que el Fondo Compensador habría sido creado a los fines de compensar los desequilibrios financieros que pudieran suscitarse a raíz de las modificaciones producidas por aplicación del artículo 115 de la ley 27.467, ello al derogarse el artículo 5 del Dto. N° 652/02 lo que habría dejado sin efecto los convenios suscriptos entre la ex Secretaria de Transporte y las jurisdicciones provinciales, por medio de los cuales se habría incluido en el Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU) las líneas de transporte afectadas al servicio público por automotor urbano de pasajeros de las distintas jurisdicciones.

Cuentan que como contrapartida, las jurisdicciones provinciales y/o municipales beneficiarias del Fondo Compensador deberían continuar aportando al sistema de transporte de pasajeros urbanos y suburbanos por automotor un monto que mantenga la proporción que se hubiera verificado por los aportes correspondientes al año 2021 entre los aportes girados por el E. N. en concepto de Fondo Compensador y los aportes de las jurisdicciones locales (provinciales y/o municipales), procurando la sustentabilidad de los servicios de transporte automotor de pasajeros.

Que mediante Res. N° 263/2022 MT (3/5/2022) se estableció la distribución para el interior del país del Fondo por un monto mensual de hasta pesos \$3.500.000.000,00 por los meses de abril/junio de 2022 por un total de pesos \$10.500.000.000,00. Por Res. N° 401/2022 MT (25/6/2022) se estableció la distribución para el interior del país por un monto mensual de hasta pesos \$3.850.000.000,00 por los meses de julio/septiembre de 2022 y por la suma de pesos \$4.500.000.000,00 para octubre de 2022 por un total de pesos \$16.050.000.000,00. Luego explica que en lo sucesivo se habrían establecido nuevos montos, ello en las Res. N° 86/2023 (15/2/2023); Res. N° 361/2023 (13/6/2023). Que mediante Res. N° 423/2023 (22/7/2023) se habría fijado un monto mensual de pesos \$9.000.000,00 por los meses de julio/agosto de 2023 por un total de pesos \$18.000.000.000,00 para el interior del país.

Informa que en el marco del Federalismo de Concertación en fecha 7 de marzo de 2023 fue suscripto el Convenio (CONVE.2023-25011585-APN-DGD#MTR) entre la Provincia del Chubut y el Ministerio de Transporte de la Nación. Que dicho convenio habría tenido por objeto dar continuidad a la compensación tarifaria a las





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO FEDERAL DE RAWSON N° 1

empresas de transporte público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país. En fecha 5 de julio de 2023 fue suscripto entre las mismas partes Adenda H (CONVE-2023-77683592-APN-DGD#MTR) obligándose la provincia a: a) efectuar la distribución de los fondos transferidos a las empresas; y b) a aportar al sistema de transporte de pasajeros urbano y suburbano por automotor –mediante transferencia en dineros, y/o especie- un monto igual a los aportes girados por el E. N.

Afirma que la provincia del Chubut a los fines de resultar beneficiaria del fondo habría asumido diversos compromisos, entre ellos, efectuar los aportes correspondientes a sistema de transporte de pasajeros urbanos y suburbanos por automotor conforme los montos que mantengan la proporción verificada por los partes anteriores. Enuncia los aportes efectuados por Decreto N° 1517/2023 (6/12/2023) por la suma de \$147.000.000,00; Decreto N° 1518/2023 (6/12/2023) por la suma de pesos \$124.932.500,00; Decreto N° 15/2024 (11/01/2024) por la suma de pesos \$187.398.750,00; Decreto N°16/2024 (11/01/2024) por la suma de pesos \$220.500.000,00.

Que lo relatado resultaría ilustrativo del grado de cumplimiento de los compromisos asumidos de la provincia del Chubut para con el Estado Nacional al satisfacer regularmente con los aportes millonarios proporcionales al sistema con la finalidad de garantizar la sustentabilidad del transporte público automotor.

Alega que el Estado Nacional de manera intempestiva y vulnerando principios de buena fe y lealtad federal que rige el Federalismo de Concertación anuncio la decisión de disminuir a las empresas prestatarias de jurisdicción nacional en el AMBA y además, la eliminación del Fondo Compensador del Interior, cuyas sumas que también habrían sido recibidas por empresas prestatarias de los servicios del resto del País.

Como fundamento de la reducción alega los Consensos Fiscales de los años 2017 y 2018; sin embargo –sostiene- el Gobierno Nacional desconocería que los mencionados consensos fiscales no se encontrarían vigentes, ya que habrían sido derogados por el Consenso Fiscal del año 2021, ratificado mediante ley 27.687, mediante el cual el E.N. y los Gobernadores habrían dejado sin efecto las obligaciones asumidas en materia tributaria establecidas con anterioridad a través de los consensos fiscales de fecha 16/11/2017; 13/9/2018; 17/12/2019; y 4/12/2020. A su vez continúa manifestando que el Gobierno Nacional desconocería asimismo que la ley de presupuesto del año 2023 en su artículo 81 habría mantenido la vigencia del Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País creado en la ley de presupuesto del año 2021 N° 27.467. de ese modo dicho fondo habría sido prorrogado fijándose un presupuesto de pesos \$85.000.000.000 para el año 2023 suma que se habría distribuido en la provincia.

Destaca que el presupuesto del año 2023 (fijado por Ley 27.701) se encontraría prorrogado según artículo 27 de la ley 24.158 y Dto. N° 88/2023, de modo tal que no podría afirmarse que haya caducado, sino que por el contrario mantendría plena vigencia en el año 2024.

Por otro lado, esgrime que se encontraría en vigencia el tributo establecido en la ley 23.966 de impuesto a los combustibles para el financiamiento del Fondo de Compensación del Transporte, razón por la cual –entiende- mal podría el E.N. eliminarlo y/o reducirlo, sin que el Congreso efectuara adecuaciones legales pertinente en orden al destino de la recaudación de ese impuesto. Que el artículo 9 inc. g) de dicha ley fija la asignación en un 2,55% del producido de dicho impuesto. A su vez, sostiene, que mediante Dto. N° 107/2024 el P.E.N. habría establecido un incremento en el impuesto a los combustibles, lo que redundaría en el incremento de dicha asignación específica del financiamiento del transporte público.

Seguidamente califica a la situación como alarmante, toda vez que la sustentabilidad del sistema de transporte público de pasajeros dependería



necesariamente de los aportes provenientes del Fondo Compensador, siendo insuficientes los recursos comprometidos por la Provincia e imposible que el desfinanciamiento provocado por la decisión del E.N. pueda ser compensada con fondos provinciales.

Informa que la participación de Chubut en el Fondo Compensador resultaría aproximadamente del 2%, en el año 2023 y significo la suma de pesos \$400 millones para el transporte de jurisdicción provincial. A su vez la provincia habría aportado a las líneas urbanas e interurbanas un total de pesos \$408.000.000 mensuales, para adicionar al subsidio Nacional a modo de compensación tarifaria a los fines de garantizar el acceso al transporte público de pasajeros; y a su vez, los Municipios aportarían a sus urbanos Municipales un porcentaje del valor de la tarifa con la misma finalidad.

Por ello, sostiene que la posición del E.N. se encontraría alejada de los Consensos Fiscales y configuraría un incumplimiento del Pacto Fiscal del año 2021 y un desconocimiento de los principios rectores del Federalismo de Concertación.

Seguidamente cita jurisprudencia del Alto Tribunal.

Sostiene que se pretendería fundar una decisión de política pública en acuerdos que no se encontrarían vigentes; desconociendo legislación aplicable y los convenios suscriptos por la Provincia del Chubut, que expresamente contradicen la validez de las medidas anunciadas, máxime existiendo recursos presupuestarios previstos en la Ley de Presupuesto reconducida para el año 2024.

Afirma la existencia de una decisión arbitraria por parte del Gobierno Nacional; de la vulneración de los derechos de la provincia del Chubut y sus habitantes, lo que habilitaría –según entiende- a la procedencia de la medida requerida. Seguidamente funda en derecho; ofrece prueba; reserva el Caso Federal; y culmina con el petitorio.

II.- Que a fs. 37 se corre la vista al Ministerio Público Fiscal, obrando a fs. 38/39 el correspondiente Dictamen del señor Fiscal.

III.- Que a fs. 40 pasan los presentes a Despacho para Resolver.

IV.- En lo que hace a la competencia, tengo que al resultar la accionante una provincia, a saber la Provincia del Chubut, que interpone una acción contra el Gobierno Nacional, no puedo desconocer ni dejar de remarcar que la Corte Suprema de Justicia de la Nación, en lo que se refiere a la competencia originaria, permite que se comporte como un Tribunal de primera y única instancia con exclusión de cualquier otro. Se trata de una instancia excepcional, prevista solamente para que la Corte intervenga en dos clases de asuntos que están taxativamente establecidos en el artículo 117 de la Constitución: (a) cuando una provincia es parte y (b) cuando el asunto concierne a un embajador, ministro o cónsul extranjero. Que la competencia originaria de la corte surge (a) en razón de las personas y (b) en razón de la materia.

Respecto de la primera, una provincia debe ser parte en el proceso. Sin la presencia de una provincia no surge la competencia originaria. A su vez se exige que la provincia sea parte sustancial. Esto significa que solamente la provincia como tal puede acceder a la competencia originaria. No acceden en cambio, sus entidades descentralizadas ni ninguna otra persona diferente de la provincia.

Que si bien el fondo compensador resultó creado por el artículo 125 de la ley N° 27.467 (Presupuesto Nacional del ejercicio 2019, prorrogado por art. 72 Ley N° 27.591, resultaba necesario, por aplicación del tercer párrafo del artículo 1° de la Resolución N° 82/2022 del Ministerio de Transporte, la suscripción de convenios entre las Provincias y el Ministerio de Transporte.

De ese modo la accionante relata que en el marco del Federalismo de Concertación en fecha 7 de marzo de 2023 habría sido suscripto el





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO FEDERAL DE RAWSON N° 1

CONVE.2023-25011585-APN-DGD#MTR entre la Provincia del Chubut y el Ministerio de Transporte de la Nación, a los fines de dar continuidad a la compensación tarifaria a las empresas de transporte público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país. A su vez, se habría suscripto en fecha 5 de julio de 2023 entre las mismas partes Adenda H (CONVE-2023-77683592-APN-DGD#MTR) obligándose la provincia a: a) efectuar la distribución de los fondos transferidos a las empresas; y b) a aportar al sistema de transporte de pasajeros urbano y suburbano por automotor –mediante transferencia en dineros, y/o especie- un monto igual a los aportes girados por el E.N. Asimismo fueron transferidos fondos mediante el dictado del Decreto N° 1517/2023 (de fecha 6/12/2023) por la suma de \$147.000.000,00; Decreto N° 1518/2023 (6/12/2023) por la suma de pesos \$124.932.500,00; Decreto N° 15/2024 (11/01/2024) por la suma de pesos \$187.398.750,00; y Decreto N° 16/2024 (11/01/2024) por la suma de pesos \$220.500.000,00, respectivamente.

Por ello entiendo que no existirían únicamente en juego normas de contenido federal, puesto que a su vez a los fines de dotar de eficacia al fondo compensador se habrían dictado normas de derecho local, que inclusive habrían necesitado ser ratificadas por decreto provincial –al ser suscripta por un Ministro del Gabinete-, y posteriormente por la legislatura del Chubut, conforme el trámite previsto en el art. 135 inc. 1° y 155 inc. 7° de la Constitución de la Provincia del Chubut.

A mayor abundamiento en causas que fueron fundadas exclusivamente en derecho federal, se ha hecho hincapié respecto de la innecesidad de acudir en ciertos casos al Alto Tribunal en virtud de su competencia originaria; ello al entender que “...no se advierte la concurrencia de un interés federal o de razones institucionales de tal magnitud que hagan impostergable la intervención de esta Corte, motivo por el cual tampoco es preciso seguir una interpretación restrictiva del artículo 117 de la Constitución Nacional. Por consiguiente, la causa debe seguir tramitando por ante el juzgado de origen al no haber hecho uso el Estado local de la prerrogativa que ostentan las provincias por mandato constitucional. (Fallos 331:793, considerando 7°)...**Que no obsta a la conclusión precedente, la circunstancia de que el derecho invocado en la demanda se encuentre, fundado en leyes federales, puesto que corresponde admitir la posibilidad de que también en este tipo de controversias tenga eficacia la voluntad de la provincia de litigar por ante los jueces nacionales de primera instancia en un caso que, en principio, podría corresponder a la competencia originaria de la Corte.**” (el resaltado me pertenece) (Cf. causa “AGROPECUARIA MAR S.A. c/ SAN JUAN, PROVINCIA DE Y OTRO (Estado Nacional) s/ ordinario” (Fallos 336:2231).

A su vez, considero que la Provincia del Chubut resulta parte nominal y sustancial en el presente pleito, ello en consonancia con la doctrina del Alto Tribunal (Fallos 322:2105) por cuanto resulta directamente afectada por la decisión del Gobierno Nacional de eliminar el fondo compensador del transporte automotor urbano y suburbano del interior.

Se ha dicho "quedan excluidos de tal concepto (el de causa civil) los supuestos en los que, a pesar de demandarse restituciones, compensaciones o indemnizaciones, de carácter civil, se requiere para su solución la aplicación de normas de derecho público provincial o el examen o revisión, en sentido estricto, de actos administrativos, legislativos o judiciales de las provincias en los que éstas procedieron dentro de las facultades propias reconocidas por los arts. 121 y sigtes de la Constitución Nacional...con anterioridad a la doctrina "Barreto", la corte rechazaba de la competencia originaria los casos de responsabilidad contractual si los daños y perjuicios reclamados tenían como antecedente un vínculo de naturaleza administrativa con la provincia demandada. Se invoca para ello la llamada "secuela del vínculo administrativo"...la Corte sostuvo que "la necesidad...de examinar el origen de la relación jurídica, lleva a concluir que aquella no reviste carácter civil si tal efecto se tiene en cuenta la naturaleza



administrativa del vínculo que ligó a las partes" (Cf. Plattc c/ prov. de Cordoba P.1256.XLI,21/3/206) citado a fs. 197/200 por PALACIO DE CAEIRO, Silvia B - CAEIRO PALACIO, Eduardo S. "Competencia Federal", Ed La Ley, año 2012.

Por dicho motivo encuentro acreditada la competencia para entender en la presente medida autosatisfactiva.

V.- Liminarmente he de puntualizar que este tipo de medidas son soluciones jurisdiccionales urgentes, autónomas, despachables "inaudita et altera pars" y mediando una fuerte probabilidad de que los planteos formulados sean atendibles. Las mismas importan una satisfacción definitiva de los requerimientos de los postulantes, motivo por el cual se sostiene que son autónomas, no dependiendo su vigencia y mantenimiento de la interposición coetánea o ulterior de una pretensión principal. El proceso autosatisfactivo se agota en sí mismo, es decir, se autoabastece, con prescindencia de otro proceso principal conformando una verdadera tutela judicial urgente, inmediata y sustantiva. Cabe insistir, pues, las medidas autosatisfactivas corresponden a un proceso "autónomo" que no es ni "provisorio" ni "accesorio". Tal como la define Jorge W. Peyrano, la acción autosatisfactiva es "un requerimiento 'urgente' formulado al órgano jurisdiccional por los justiciables que se agota —de ahí lo de autosatisfactiva— con su despacho favorable, no siendo necesaria la iniciación de una ulterior acción principal para evitar su decaimiento. Es una solución urgente no cautelar, despachable in extremis, que procura aportar una respuesta jurisdiccional adecuada que reclama una pronta y expedita intervención del órgano judicial" (cfr.: Jorge W. Peyrano, "Medidas Autosatisfactivas", págs. 27/28, Ed. Rubinzal-Culzoni, año 1999). No es, propiamente, una medida cautelar, pues, a diferencia de ésta, su despacho favorable satisface, "per se", el interés perseguido, tornando innecesaria la promoción de acción ulterior y agotando en ella sus efectos. Sin embargo, participa con aquella de los recaudos que cabe exigir para su procedencia: verosimilitud del derecho, peligro en la demora y prestación de contracautela. Hay quienes exigen, incluso, más que el "verosímil derecho", la "fuerte probabilidad" de su existencia en cabeza del actor, entendida ésta como algo que supera la verosimilitud aunque sin alcanzar la certeza, cuya demostración sería propia del juicio de conocimiento (cfr. Jorge W. Peyrano (director) "Medidas autosatisfactivas", Ed. Abeledo Perrot, Santa Fe 1999, pág. 40 y ss.)... "cabe destacar que aun los pronunciamientos donde se han admitido estas peticiones, han caracterizado su procedencia como excepcional (Cf. CNContAdmFed, Sala IV, 24/8/06, "Transporte Automotores La Estrella S.A. c/ Estado Nacional")...se ha supeditado su admisibilidad a la presencia de dos requisitos. Estos, en rigor de verdad, no son sino una reformulación agravada de los recaudos impuestos genéricamente por el art. 230 del CPCCN..." (Cf. FURNARI, Esteban Carlos – FURNARI, Roberto Oscar – Proceso Contencioso Administrativo Federal, 1ra edición, pag. 135, Ed Astrea, año 2018).

VI.- Que ello sentado, pasaré a analizar la procedencia de la medida autosatisfactiva peticionada.

Que de las constancias de la causa tengo, que se encuentra acreditada la creación del Fondo de Compensación al transporte público de pasajeros por automotor urbano del interior del país, por la suma de PESOS SEIS MIL QUINIENTOS MILLONES (\$ 6.500.000.000), para compensar los desequilibrios financieros que pudieren suscitarse a raíz de las modificaciones producidas por aplicación del artículo 115 de la ley (v. art. 125 ley de Presupuesto N° 27467).

Que dicho artículo dispone que el Ministerio de Transporte de la Nación será el encargado de establecer los criterios de asignación y distribución de dicho fondo, como asimismo toda la normativa reglamentaria que resulte menester.

Que mediante Res. 82/22, 263/2022, 401/2022, 361/2023, 423/2023 se estableció la distribución correspondiente al Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país.





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO FEDERAL DE RAWSON N° 1

Se sostuvo que será condición para percibir acreencias en el marco del Fondo de Compensación al Transporte Público urbano y suburbano del interior del país, la suscripción de convenios entre las Provincias y/o, en su caso, los municipios, y el MINISTERIO DE TRANSPORTE, de acuerdo con las pautas establecidas en el artículo 4° de la presente resolución.

De esa manera “*La jurisdicción provincial de CHUBUT ha dado cumplimiento a las rendiciones de cuentas relativas a las acreencias percibidas durante el año 2020, de acuerdo a lo previsto en la Resolución N° 14/2020, 196/2020, 276/2020, y de las acreencias percibidas durante el año 2021 por las Resoluciones N° 29/2021, 142/2021, 248/2021, 364/2021 y 466/2021, todas del MINISTERIO DE TRANSPORTE, y en los convenios suscriptos en su consecuencia. el total anual de acreencias percibidas por aplicación del Fondo Compensador 2022 a la jurisdicción de CHUBUT, hasta el día 19/07/2022 fue de \$351.774.562,38 en concepto de compensación al transporte público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país.*” (Cf. datos obtenidos de la propia demandada mediante el ingreso al website <https://www.argentina.gob.ar/transporte/fondocompensadorautomotor/chubut>).

Asimismo, en el mismo sitio web se advierte a las claras el aumento en el transcurso de los años del monto de dicho subsidio en la jurisdicción de Chubut, ello al destacar que “*Finalmente, es menester señalar que la comparación interanual de los fondos percibidos por la jurisdicción provincial durante el primer trimestre y segundo trimestre de los años 2020, 2021 y 2022 manifiestan la siguiente variación.* Respecto a los periodos 2020/2022 el aumento habría rondado durante el primer trimestre el 174,17%, y en el segundo trimestre el 71,05% (Cf. datos obtenidos de la propia demandada mediante el ingreso al website <https://www.argentina.gob.ar/transporte/fondocompensadorautomotor/chubut>).

También se acreditó que el día 3 de febrero de 2021 el presentante suscribió convenio con el Ministerio de Transporte en el cual el propio Ministerio (hoy demandado) reconoce el carácter –a la provincia- de beneficiaria del fondo de compensación al transporte público de pasajeros; a su vez la jurisdicción se compromete a efectuar la distribución de los fondos transferidos por el Ministerio a las empresas; la jurisdicción se compromete a continuar efectivizando durante cada periodo mensual la transferencia a cada una de las empresas de su jurisdicción y de las empresas de sus municipios, de como mínimo un monto igual al 50% de la participación de cada uno de ellos respecto de la suma de acreencias liquidadas por el estado nacional o igual al monto de acreencias que la provincia aportó al sistema en el años 2020, el que fuere mayor, procurando garantizar la sustentabilidad del sistema de transporte de pasajeros urbanos, municipales o provinciales y los servicios de transporte de pasajeros suburbanos provinciales.

Que la cuota del mes de enero de 2021 para la provincia del Chubut ascendió a la suma de pesos \$58.800.000,00.

A su vez mediante Adenda I se estableció los montos para los meses subsiguientes de febrero de 2021 de pesos \$29.400.000 y de marzo de 2021 la suma de pesos \$29.400.000, alcanzado un total en dicho año de pesos \$392.000.000,00 y en dicho trimestre de pesos \$117.600.000. A su vez en el mes de mayo pesos \$29.400.000 y abril de 2021 pesos \$29.400.000. (Cf datos obtenidos del website <https://www.argentina.gob.ar/transporte/fondocompensadorautomotor/chubut>).

Que de acuerdo a la documental acompañada en autos, la accionante suscribió otros acuerdos con la demandada, ello en el mismo marco en fecha 07 de noviembre de 2023 y 28 de noviembre de 2023, respectivamente.



Que la accionante mediante Decreto N° 1518/2023 (7/8/2023), Decreto N° 1517/2023 (06/12/2023), Decreto de fecha 06/12/2023; Decreto de fecha 11/01/2024 y Decreto N° 16/2024 (16/01/2024), transfirió aproximadamente a las empresas beneficiarias de transporte urbano y suburbano la suma de pesos \$680.000.000,00.-

Se acreditó asimismo las últimas transferencias a las empresas de transporte datan del mes de enero de 2024.

También se acreditó mediante ingreso al website indicado por el presentante de autos que el Gobierno Nacional emitió un comunicado que en su parte pertinente reza “...*Se reduce el subsidio a las empresas para priorizar la asistencia a los usuarios. El Gobierno Nacional, cumpliendo con uno de los objetivos trazados al inicio de la gestión, ha decidido disminuir el subsidio a las empresas prestatarias (oferta) de Jurisdicción Nacional, para concentrar la ayuda a los usuarios que más lo necesitan de forma directa, canalizando dicha asistencia a través de SUBE... De igual manera, a partir del corriente año, se elimina el Fondo Compensador del Interior, cuyas sumas también eran recibidas por empresas prestatarias de los servicios del resto del País, o sea, fuera del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Estas decisiones guardan coherencia con el Pacto Fiscal que Gobernadores Provinciales y Gobierno Nacional firmaron en 2017 y 2018, donde se comprometían a eliminar progresivamente los subsidios diferenciales en materia de transporte para el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), como así también, establecía que las provincias definirían compensaciones tarifarias y/o subsidios al transporte público de pasajeros por automotor desarrollado en el ámbito de sus jurisdicciones. Las personas que utilizan el servicio y que necesiten del aporte del Estado Nacional, seguirán contando con el Atributo Social en todo el territorio nacional donde funciona la tarjeta SUBE. Se trata de una asistencia que es igual para todos, vivan en el lugar que vivan, y que implica un descuento del 55% de la tarifa del boleto del transporte público.” (Cf publicación del día jueves 08 de febrero de 2024 <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-reduce-el-subsidio-las-empresas-para-priorizar-la-asistencia-los-usuarios>).*

Que resulta a las claras, que sin la asistencia del Estado Nacional a través del fondo compensador del transporte del interior, el sistema de transporte de pasajeros no resulta sustentable, puesto que su funcionamiento se encuentra hace años supeditada a las partidas presupuestarias remitidas por el Gobierno Nacional.

Que dicha situación no resulta desconocida por la demandada, pues encontrándose en una posición dominante, decide eliminar el fondo compensador del interior referido al transporte público de personas urbano y sub urbano.

Que dicho accionar, por parte del Gobierno Nacional no se condice con la situación existente por la que atravesaría el sector empresarial de dicho rubro y la Argentina en general, producto entre otros, de los elevadísimos costos a sufragar a los fines de poder sustentar la industria del transporte, y que de acuerdo a la políticas económicas desarrolladas en la República Argentina, habría desencadenado en elevados índices de inflación y la brecha de divisas extranjeras -principalmente con la moneda extranjera dólar- respecto de la moneda nacional, entre otras; todas ellas variables que ni la accionante ni las empresas del sector dedicadas al transporte y beneficiarias del fondo de compensación, tendrían en su órbita capacidad de injerencia, intervención, ajuste o manipulación alguna.

Que la situación económica redundaría en un escenario complejo de excesivos costos a solventar, con una demanda social exasperante por falta de puestos de trabajo, bajos sueldos, y marcada inflación.

Que las variables antes mencionadas contribuirán negativamente generando una economía desfavorable para la autosustentabilidad empresarial.

Que dicha realidad se evidencia en el sentido de que asistimos desde hace años a un creciente y sostenido incremento de la asistencia económica Estatal





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO FEDERAL DE RAWSON N° 1

(tanto Nacional como Jurisdiccional) situación que en la actualidad, no avizoraría tendencia alguna al retroceso, más bien se encontraría ya consolidada.

Asimismo, no debería perderse de vista que en autos nos encontramos ante el desfinanciamiento de un sector de la economía que brinda un servicio público, y que la medida hoy atacada afectaría además de la accionante y las empresas beneficiarias del mismo, a miles de usuarios.

Por ello entiendo que la decisión tomada por la demandada, esto es eliminación del fondo compensador del transporte de pasajeros urbano y suburbano, carece de una medida paralela que amortigüe los efectos negativos que provoca en la economía de la accionante, que deje de percibir –como habría venido haciendo desde hace años- de manera arbitraria las partidas presupuestarias pertinentes, ello a los fines de poder solventar el sistema de transporte público de pasajeros urbanos y suburbano.

Que una medida de tal naturaleza, repercute negativamente en las arcas de la demandada y de las empresas beneficiarias del fondo, carece de una estructura lógica, puesto que dicha decisión discrecional fomenta la génesis de una problemática social, económica y empresarial, fácilmente evitable con una política –de tinte gradual o progresivo- que conjunta o paralelamente mitigue el impacto negativo que provoca la eliminación del fondo.

Que en lo que hace a las decisiones estatales, es de destacar “*la necesidad de motivar y de justificar todas las decisiones administrativas, en especial las discrecionales, es una exigencia del sistema republicano representativo de gobierno que nos rige (para algunos, es propia de todo Estado de derecho), sistema en el cual no tienen cabida los arbitrios ilimitados, las resoluciones autocráticas, expresivas de la voluntad particular de los gobernantes o funcionarios. La Corte Suprema ha anulado decisiones administrativas discrecionales con fundamento en la arbitrariedad, cuando el acto carece de motivación, pues considero que de esa manera se impide verificar si la resolución cuestionada se ajustó o no a pautas de razonabilidad*”. Así, la circunstancia de que la administración obrase en ejercicio de facultades discrecionales, en manera alguna puede constituir un justificativo de su conducta arbitraria puesto que es precisamente la razonabilidad con que se ejercen tales facultades el principio que otorga validez a los actos de los órganos del Estado y que permite a los jueces, ante planteos concretos de parte interesada, verificar el cumplimiento de dicha exigencia” (Cf. Fallos 308:727)...Por mayores que sean las facultades otorgadas por ley, siempre es preciso que la Administración demuestre que las ejerció correctamente, para alcanzar el fin público perseguido por la norma...la motivación se debe ajustar a la naturaleza del acto (CSJN, Fallos 314:625 y 324:1860). Cuanto mayor sea la discrecionalidad, mayor es el deber de motivarlo...tiene que expresar el razonamiento seguido por el órgano administrativo para llegar a esa solución.” (Cf. LUQUI, Roberto Enrique – Revisión Judicial de la Actividad Administrativa, Tomo 1, pag 260/261, Ed. Astrea. Año 2005).

Que el Gobierno Nacional no habría previsto una modificación gradual en su política de subsidios al transporte, pues no se discute la facultad de dirigir o modificar la que crea conveniente, pero resulta ilógico e inconveniente que ante la desbordante situación económica existente -siendo de público y notorio, la que de manera reiterada el Gobierno Nacional haría alusión en todos los comunicados oficiales y de prensa, (...el vocero presidencial del nuevo gobierno argentino, Manuel Adorni, afirmó hoy que “la situación es crítica”, y subrayó que le Gobierno recibe “una Argentina con 45% de pobreza y 200% de inflación anualizada, con problemas de empleado, de salario y en el comercio exterior”. Cf. <https://comercioyjusticia.info/economia/adorni-afirmo-que-la-situacion-de-argentina-es-critica-y-que-el-estado-debe-achicarse/>) a saber y a modo de síntesis el alza constante de precios del mercado y la inflación-; tomar decisiones intempestivas como la discutida en autos sin un fundamento racional concreto, más allá del enunciado simbólico de querer beneficiar directamente a los



usuarios del sistema, atenta contra la situación económica de la accionante de autos -imposibilitada de sustentar el servicio público de transporte de pasajeros urbano y suburbano, siendo dependiente –desde hace años- de las varias veces millonarias partidas presupuestarias que periódicamente remitía la demandada a las arcas del estado Provincial.

Que nos encontramos ante la inexistencia de una política de absorción de consecuencias provocada por el cambio del Gobierno Nacional en su política de subsidios al transporte urbano de pasajeros, pues el comunicado cuestionado expresa que “...**a partir del corriente año, se elimina el Fondo Compensador del Interior, cuyas sumas también eran recibidas por empresas prestatarias de los servicios del resto del País, o sea, fuera del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)**...”.

Es decir, no se optó por caso y de manera hipotética por una comunicación que indicara que a partir del próximo año o de tal fecha que podría ser consensuada entre la Nación y Provincia, se eliminará el fondo de compensación; sino que de forma intempestiva, espasmódica, y ya iniciado el ciclo anual del 2024, previsto por el accionante el respectivo presupuesto provincial -el cual con seguridad contemplaría la asistencia del Estado Nacional respecto de dichos fondos-, el día 8 de febrero de 2024 el Gobierno Nacional informa públicamente, sin más, la eliminación del fondo compensador del transporte.

Por ello, entiendo que la decisión del Gobierno Nacional ha sido inconveniente e intempestiva, provocando desequilibrio de las cuentas provinciales; una crisis empresarial en el sector afectado, y el perjuicio a los usuarios del sistema de transporte público de pasajeros, que no podrían quedar a merced de una decisión de tamaña envergadura –como lo es la súbita quita de subsidios-, por cuanto sabido es que “*las personas no quedan al total arbitrio del estado y no siempre ha de considerarse bueno, justo y razonable lo que el legislador estatuye...El artículo 28, CN, al prescribir que los derechos no pueden ser alterados por las leyes que reglamenten su ejercicio, consagra el principio de la razonabilidad o justicia como regla sustancial del comportamiento del Estado, estatuyendo un principio que, aun cuando parezca referirse a las leyes formales, se extiende también a las leyes en sentido material y a los actos administrativos...así ha podido señalarse que tanto el Congreso como el presidente de la república, tanto los funcionarios administrativos como los jueces, están constitucionalmente obligados a cumplir sus conductas mediante actos razonables, que resistan una estimativa axiológica y capaces de ser compartidos por el hombre común. Todos los actos que produce la Administración Pública han de contar con un fundamento este último que rige tanto para la actividad reglada como para la discrecional*” (Cf. BIDART CAMPOS, German y LECLERQ, Jacques citado por CASSAGNE, Juan Carlos en Derecho Administrativo, Tomo II, pag. 28/29, Ed. LexisNexis Abeledoperrot).

Que encontrándonos próximos a la finalización del periodo estival y al inicio del ciclo lectivo 2024, época de más mayor demanda en el uso del transporte público de pasajeros, con una geografía, distancias y condiciones climáticas como la de la Provincia del Chubut, entiendo que el cambio en la política de subsidios al transporte de pasajeros urbanos y suburbanos instaurada por el Estado Nacional ha devenido inoportuna, siendo dicho accionar reprochable a la accionada y que torna viable el dictado de la medida requerida. Es que “*el instituto que tratamos, desarrolla su accionar en situaciones generalmente excepcionales, caracterizadas por el derecho ostensible del postulante (fuerte probabilidad), situación de urgencia que conlleva frustración, y en muchos casos posibilidad de un periculum in damni y, además, solucionan el conflicto a través de un breve recorrido, a diferencia de otras herramienta procesales que no siempre resultan idóneas para tal finalidad*”...“*justamente se trata de amparar situaciones graves, excepcionales y urgentes...*” (el resaltado me pertenece) (PORRAS, Alfredo Rafael – PULIAFITO Melisa – “Cautelares, jurisprudencia y doctrina actualizada”, p. 186, ed. ASC Librería Jurídica S.A., Año 2021).





Poder Judicial de la Nación

JUZGADO FEDERAL DE RAWSON N° 1

La presente se despacha sin contracautela, atento lo dispuesto en el inc. 1° del art. 200 del CPCCN.

En consecuencia, encuentro reunidos en el sub-lite los recaudos necesarios de procedencia para el despacho favorable de la medida solicitada.

Por todo lo expuesto,

RESUELVO:

I.- HACER LUGAR a la medida autosatisfactiva solicitada por el Señor Lic. Ignacio Agustín TORRES en su calidad de Gobernador de la Provincia del Chubut; el Dr. Andrés GIACOMONE en su carácter de Fiscal de Estado de la Provincia del Chubut con el patrocinio letrado del Dr. Javier STAMPONE contra el Estado Nacional – Poder Ejecutivo Nacional - Secretaria de Transporte, disponiendo se abstenga de dictar y/o ejecutar cualquier acto que persiga la eliminación y/o reducción del Fondo Compensador del Interior con significación en el transporte urbano y suburbano de pasajeros en jurisdicción de la provincia del Chubut, por las razones expuestas en los considerandos.

II.- Líbrese el correspondiente oficio a la demandada, para notificación y cumplimiento de la medida ordenada, facultándose a las personas autorizadas a intervenir en su diligenciamiento.

III.- Regístrese y por Secretaria notifíquese electrónicamente.-

HUGO RICARDO SASTRE

JUEZ FEDERAL

Sentencia Interlocutoria registrada en el libro único de sentencias del sistema de gestión integral de expedientes judiciales Lex 100, conf. Acordada Nro. 6/14 de la CSJN.- CONSTE.-

CRISITAN M. DIDOLICH

SECRETARIO FEDERAL

