

**PROMUEVE ACCIÓN DECLARATIVA DE INCONSTITUCIONALIDAD. SOLICITA  
MEDIDA CAUTELAR.**

**Excma. Corte Suprema de Justicia de la Nación:**

**AXEL KICILLOF**, en mi carácter de Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, con domicilio en calle 5, entre avenidas 51 y 53, ciudad de La Plata, Provincia de Buenos Aires, con el patrocinio letrado del **HERNÁN RODOLFO GÓMEZ**, Fiscal de Estado de la Provincia de Buenos Aires (T° 200 F° 66 C.F.L.P.), constituyendo domicilio procesal en Lavalle 1570, piso 6°, depto. "N", CABA y domicilio electrónico en 20169640697, a V.E. me presento y digo:

**I. PERSONERIA:**

En mi calidad de Gobernador de la Provincia de Buenos Aires (2023-2027), me encuentro frente al Poder Ejecutivo y tengo a mi cargo, entre otras funciones constitucionales, la jefatura de la Administración Pública Provincial (arts. 119 y 144 *–proemio–* de la Constitución Provincial).

En tal carácter me presento, con el patrocinio del Señor Fiscal de Estado (cfr. art. 155 de la Constitución Provincial y Decreto Ley N° 7.543/69 *–t.o. 1987–*).

## II. OBJETO:

La presente acción declarativa de inconstitucionalidad se promueve contra el ESTADO NACIONAL con domicilio en Balcarce 50, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en representación y resguardo de los derechos que le corresponden a la Provincia de Buenos Aires, en los términos de los arts. 195, 232, 322, cc. y ss. del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, art. 9º inc. a) del Decreto Ley Nº 19.549/72 y art. 3º y cc. de la Ley Nº 26.854, solicitando a V.E. que declare: *(i)* la invalidez, ineficacia e inoponibilidad jurídica del Comunicado de Prensa de fecha 8 de febrero de 2024 de la Dirección de Prensa y Difusión del Ministerio de Economía de la Nación (<https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-reduce-el-subsidio-las-empresas-para-priorizar-la-asistencia-los-usuarios>); *(ii)* la inconstitucionalidad del art. 18 del DNU-2024-280-APN-PTE;<sup>1</sup> *(iii)* la plena vigencia y eficacia del "FONDO DE COMPENSACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DEL INTERIOR DEL PAÍS" ("FCI"), creado por el art. 125 de la Ley Nº 27.467 (Presupuesto Nacional – 2019) y *(iv)* que el ESTADO NACIONAL deberá abstenerse de dictar normas y/o ejecutar actos que contraríen o suspendan en los hechos los términos del art. 125 de la Ley Nº 27.467 (Presupuesto Nacional – 2019), vigente.

---

<sup>1</sup> B.O. 27-III-24.

Como medida cautelar, se solicita a V.E. que se le ordene al ESTADO NACIONAL que proceda a la transferencia inmediata y efectiva de los montos devengados en concepto del FCI desde 2023, con más intereses, hasta el dictado de la sentencia definitiva.

### **III. COMPETENCIA:**

a) El Máximo Tribunal Federal resulta competente para conocer en esta causa en forma originaria, debido a la materia debatida y la naturaleza de las partes en conflicto, conforme lo establecen los arts. 116 y 117 de la Constitución Nacional (cc. art. 1º y ss. de la Ley N° 27 y art. 1º inc. 1º de la Ley N° 48).

Así, pues, recientemente ha confirmado esta misma competencia en casos similares, que involucraron cuestiones relativas a coparticipación federal de impuestos (causas nros. 539/2009 "*Santa Fe*", 24/11/15; 1039/2008 "*San Luis*", 24/11/15; 1201/2016 "*Buenos Aires*", 4/10/16; 1061/2016/1 "*Buenos Aires*", 10/08/17; 1865/2020, "*CABA*", 20/04/21; 1141/2020, "*CABA*", 12/08/21; 1061/2016, "*Buenos Aires*", 23/05/23, entre otras).

Al respecto, la Procuración General de la Nación al igual que V.E., han expresado reiteradamente que cuando una provincia (que le corresponde la competencia originaria por el art. 117 de la Constitución Nacional), promueve una demanda contra otra provincia o el ESTADO NACIONAL (que tiene derecho al fuero fede-

ral según lo dispuesto en el art. 116 de la Carta Magna), la única forma de conciliar todas estas prerrogativas es sustanciando la acción en instancia originaria (Fallos, 317:746; 320:2567; 323:702 y 1110; etc.).

b) La naturaleza de la cuestión sometida a decisión con los alcances de la pretensión incoada, concierne a la relación política de la Provincia de Buenos Aires con el ESTADO NACIONAL, corresponde a la competencia originaria de V.E. en ejercicio de una de las jurisdicciones más eminentes que se le han conferido, en su misión de resolver conflictos interestatales (arg. Fallos, 338:1356; 338:1389; 338:1498; 342:85; 346:494, entre otros).

c) Por todo ello, V.E. es competente en forma originaria en la presente acción.

#### **IV. ANTECEDENTES:**

a) La Ley N° 27.467, Presupuesto Nacional Año 2019,<sup>2</sup> creó por su art. 125 el FCI, para compensar los desequilibrios financieros que pudieren suscitarse a raíz de las modificaciones producidas por aplicación del art. 115 del mismo texto normativo (traspaso de los subsidios a las jurisdicciones provinciales) designándose al

---

<sup>2</sup> B.O. 4-XII-18.

entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE como encargado de establecer los criterios de asignación y distribución de dicho fondo, como asimismo, toda la normativa reglamentaria que resulte menester.

En efecto, el art. 115 había derogado el último párrafo del art. 5º del Decreto N° 652/02, en cuanto facultó a la SECRETARIA DE TRANSPORTE, para celebrar convenios con autoridades provinciales y/o municipales para incluir en el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU) a las líneas de transporte afectadas al servicio público por automotor urbano de pasajeros de dichas jurisdicciones.

Así pues, el FCI se constituyó –inicialmente– compensando de la siguiente manera:

*“a) Asígnense PESOS CINCO MIL MILLONES (\$ 5.000.000.000) a aquellas jurisdicciones que no son beneficiarias de la compensación por atributo social interior, comprometiéndose las provincias a asegurar a todos los municipios comprendidos en sus respectivas jurisdicciones, sean estos beneficiarios o no de la compensación por atributo social interior, como mínimo un monto igual al CINCUENTA POR CIENTO (50%) de las compensaciones abonadas por el Estado nacional tanto a través del Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU) y su Compensación Complementaria Provincial (CCP), como asimismo en concepto de combustible, durante el período anual 2018. La distribución de este fondo se realizará de acuerdo a la participación de cada una de las jurisdicciones, sin considerar los montos liquidados en el marco de la compensación por atributo social, respecto del total de compensaciones abonadas por el Estado nacional a la totalidad de dichas jurisdicciones en el año 2018. El MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN será*

*el encargado de dictar toda la normativa reglamentaria y aclaratoria que resulte pertinente;*"

*"b) Asígnense PESOS UN MIL QUINIENTOS MILLONES (\$ 1.500.000.000) con el objeto de brindar un marco transicional que tienda a compensar posibles desequilibrios financieros a aquellas jurisdicciones que reciben al 31 de diciembre de 2018 compensaciones por parte del Estado nacional. 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."*

En ese marco, la Provincia de Buenos Aires suscribió un convenio con el Estado Nacional, aprobado por Decreto N° 102/19 (EX-2018-32034745-GDEBA-DPCLMIYSPGP),<sup>3</sup> a los fines de constituirse como beneficiaria del Fondo de Compensación, con vigencia desde el 1° de enero al 31 de diciembre de 2019, y de esta manera, transferir la totalidad de las acreencias liquidadas por el MINISTERIO DE TRANSPORTE, con destino a cada uno de los Municipios de su jurisdicción, y comprometiéndose a asegurar a todas las jurisdicciones municipales, sean estas beneficiarias o no de la compensación por atributo social interior (ATS), la transferencia de, como mínimo, un monto igual al CINCUENTA POR CIENTO (50%) de las compensaciones abonadas por el ESTADO NACIONAL.

Desde su creación, el FCI fue sucesivamente prorrogado en los años 2020 (Decreto PEN N° 4/20 -Prórroga del Presupuesto 2019),<sup>4</sup> 2021 (art. 72 Ley N°

---

<sup>3</sup> B.O.P.B.A. 15-III-19 (<https://normas.gba.gob.ar/documentos/VroeJdfO.html>).

<sup>4</sup> B.O. 2-I-20.

27.591 de Presupuesto Nacional para el Ejercicio 2021,<sup>5</sup> modificado por el DNU N° 809/21<sup>6</sup>), 2022 (Decreto N° 882/21<sup>7</sup> - Prórroga Ley N° 27.591 - Presupuesto Nacional Ejercicio 2021 y DNU N° 331/22,<sup>8</sup> modificado por DNU N° 829/22.<sup>9</sup>)

b) Para el año 2023, el art. 81 de la Ley N° 27.701,<sup>10</sup> prorrogó el FCI, fijando la suma de \$ 85.000.000.000, como piso a partir del cual, se revisará el funcionamiento del sistema para actualizar el importe estimulando un sistema de monitoreo permanente para corregir asimetrías preferentemente en base a la asignación de recursos conforme al método de financiamiento de la demanda de pasajeros.

Al mismo tiempo, se creó el Consejo Federal para la Administración de los Subsidios al Transporte Público Automotor de Pasajeros con el objeto de evaluar el uso y la aplicación de recursos como así también la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) como medio de percepción de la tarifa para el acceso a la totalidad de los servicios de transporte público.

Las jurisdicciones provinciales y/o municipales adheridas al FCI, como condición para percibir acreencias en ese marco, debían acreditar las medidas adoptadas en miras de la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE)

---

<sup>5</sup> B.O. 14-XII-20.

<sup>6</sup> B.O. 26-XI-21.

<sup>7</sup> B.O. 24-XII-21.

<sup>8</sup> B.O. 16-VI-22.

<sup>9</sup> B.O. 14-XII-22.

<sup>10</sup> B.O. 1-XII-22.

como medio de percepción de la tarifa para el acceso a la totalidad de los servicios de transporte público.

El entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE de la Nación era el encargado de reglamentar el funcionamiento del consejo federal para la administración pudiendo, incluso, prorrogar por única vez y por un plazo máximo de cuatro meses la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

En tal sentido, mediante la Resolución N° 86/23 del MINISTERIO DE TRANSPORTE,<sup>11</sup> y sus modificatorias, se estableció la distribución correspondiente al FCI, por un monto mensual de hasta PESOS SIETE MIL MILLONES (\$7.000.000.000), correspondientes a los meses de enero, febrero, marzo y abril de 2023, totalizando la suma de PESOS VEINTIOCHO MIL MILLONES (\$28.000.000.000), con destino a los Servicios de Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbanos y Suburbanos del interior del país.

El 14 de marzo de 2023 se suscribió el Convenio de Fondo Compensador del Interior, designado como CONVE-2023-28014898-APN-DGD#MTR (cfr. Resolución N° 86/23), entre el Ministerio de Transporte de la Nación y la Provincia de Buenos Aires, a los efectos de que esta jurisdicción provincial continúe como beneficiaria del FCI, aprobado por Decreto Provincial N° 594/23.<sup>12</sup> Cabe indicar que, en 5 de julio de 2023, se firmó la Adenda II a dicho Convenio entre las mismas partes,

---

<sup>11</sup> B.O. 17-II-23.

<sup>12</sup> B.O.P.B.A. 2-V-23 y 3-V-23 (<https://normas.gba.gob.ar/documentos/Bekrali7.html>).

identificado como CONVE-2023-77694826-APN-DGD#MTR, mediante el cual se reconoció su continuidad y vigencia, confirmando las obligaciones asumidas en todos sus términos.

Por RESO-2023-156-GDEBA-MTRAGP<sup>13</sup> del Ministerio de Transporte de la Provincia de Buenos Aires se aprobó el listado de servicios o líneas de transporte beneficiarias de jurisdicción provincial y municipal, sus prestadores y los coeficientes porcentuales de participación aplicables a efectos de la distribución de las cuotas mensuales, a partir de junio de 2023, de PESOS OCHOCIENTOS VEINTIOCHO MILLONES (\$828.000.000).

Luego, por Resolución N° 361/23,<sup>14</sup> se estableció la distribución correspondiente al FCI, por un monto mensual de hasta PESOS SIETE MIL MILLONES (\$7.000.000.000), correspondiente a los meses de mayo y junio de 2023, totalizando la suma de PESOS CATORCE MIL MILLONES (\$14.000.000.000).

Asimismo, en el marco del acuerdo paritario identificado como IF-2023-71559354-APNDNRYRT#MT,<sup>15</sup> el Ministerio de Transporte de la Nación se comprometió a aportar una suma adicional a los aportes mensuales realizados, de dos mil millones de pesos (\$2.000.000.000) para los meses de julio, agosto y septiembre de 2023 que, *“les solicitará a las provincias que realicen los aportes necesarios*

---

<sup>13</sup> B.O.P.B.A. 3-VII-23 (<https://normas.gba.gob.ar/documentos/0ZdNYyfq.pdf>).

<sup>14</sup> B.O. 14-VI-23.

<sup>15</sup> De fecha 22-06-23, en el marco del EX-2023-40641578-APN-DGDYD#JGM.

*y adicionales para atender el presente acuerdo salarial.”*

Posteriormente, la Resolución N° 423/23<sup>16</sup> estableció la distribución correspondiente al FCI, por un monto mensual de hasta PESOS NUEVE MIL MILLONES (\$9.000.000.000), correspondiente a los meses de julio y agosto de 2023, totalizando la suma de PESOS DIECIOCHO MIL MILLONES (\$18.000.000.000).

Por último, se determinó mediante las Resoluciones Nros. 532/23<sup>17</sup> y 608/23,<sup>18</sup> la suma de hasta PESOS NUEVE MIL MILLONES (\$9.000.000.000) para el mes de septiembre, PESOS DIEZ MIL MILLONES (\$10.000.000.000) para el mes de octubre y PESOS ONCE MIL QUINIENTOS MILLONES (\$11.500.000.000) en los meses de noviembre y diciembre de 2023.

Para adherir al FCI, las provincias debieron firmar un convenio por cada resolución dictada por el entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE de la Nación. En dichos convenios, las provincias se comprometen a aportar por lo menos los mismos montos que aporta el ESTADO NACIONAL. En respuesta a ello, es que la provincia tiene su propio fondo para compensar los servicios del interior (“RÉGIMEN TRANSITORIO DE SUBSIDIOS” - Decreto P.E.P. N° 6/21).

c) A continuación, se detallan las sumas devengadas en base a los montos y

---

<sup>16</sup> B.O. 24-VII-23.

<sup>17</sup> B.O. 22-IX-23.

<sup>18</sup> B.O. 16-XI-23.

procedimientos de distribución aprobados por las sucesivas resoluciones del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE, los importes efectivamente cobrados, la deuda que mantiene el ESTADO NACIONAL y los montos aportados por la Provincia de Buenos Aires para 2023:

Periodo	Fakm (a) (b) (c)			
				510.854.144
Enero	556.012.859	451.298.329	104.714.530	510.854.144
Febrero	552.356.455	533.930.496	18.425.969	646.061.449
Marzo	572.102.294	520.476.646	51.625.648	644.489.645
Abril	585.041.714	533.716.162	51.325.552	644.489.645
Mayo	747.349.620	548.665.043	199.184.577	824.921.496
Junio	774.499.952	515.072.738	259.427.214	981.921.496
Julio	749.475.000	592.472.327	157.052.673	983.046.748
Agosto	759.109.500	562.343.567	196.765.933	983.046.748
Septiembre	758.889.000	533.393.840	225.495.160	983.046.748
Octubre	980.547.500	613.093.725	367.453.775	983.046.748
Noviembre	991.645.000	715.962.743	275.682.257	983.046.748
Diciembre	984.065.861	712.865.619	271.200.243	983.046.748
	9.011.594.765	6.833.241.234	2.178.353.531	9.678.825.760

d) V.E. podrá cotejar sin mayor esfuerzo, la vigencia sin interrupciones, desde 2019 a 2023 del FCI, con sus distintas prórrogas.

El año 2024 no fue la excepción, por cuanto como sucedió desde su creación, el FCI fue prorrogado para el presente ejercicio presupuestario (cfr. Decreto

N° 88/23<sup>19</sup> y art. 81 de la Ley N° 27.701.)

No obstante ello, pese a encontrarse plenamente vigente, el ESTADO NACIONAL, hasta el día 27 de marzo de 2024 (publicación del DNU-2024-280-APN-PTE), no había dictado ningún acto tendiente a su instrumentación (firma de convenios de implementación con las jurisdicciones provinciales y/o municipales, aprobación de normas sobre distribución del FCI), sino que había “anunciado” su eliminación de facto.

En efecto, con fecha 8 de febrero de 2024, la Dirección de Prensa y Difusión del Ministerio de Economía de la Nación, dictó un comunicado oficial, sin norma concreta o expresa –ley o acto administrativo, alguno- que lo sustente, anunciando la eliminación del FCI.

Textualmente, dicha comunicación dice:

*“En esta dirección, en primer término, la Secretaría de Transporte ha decidido terminar con el congelamiento de tarifas que había heredado de la gestión anterior en trenes y colectivos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) para líneas de Jurisdicción Nacional, otorgando así a la tarifa mayor protagonismo en la cobertura de costos necesarios para operar. De esta manera, esta medida implica una disminución considerable de subsidios que iban a las empresas.*

*“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).”*

---

<sup>19</sup> B.O. 27-XII-23.

*“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.”*

*“En esta línea, la decisión del Estado Nacional es que los fondos lleguen directamente a los ciudadanos, sin intermediarios de ningún tipo, y beneficiando así a las personas que más lo necesitan.”<sup>20</sup>*

Es importante destacar que, hasta el 27 de marzo de 2024, no existió ninguna norma dictada por el ESTADO NACIONAL que, de forma alguna, materialice esa anunciada derogación, constituyendo ello, una vía de hecho administrativa (cfr. art. 9º del Decreto Ley N° 19.549/72).

e) Como consecuencia de lo hasta aquí expuesto, sin la sanción de una ley del Congreso Nacional, ni el dictado de acto administrativo alguno, el Poder Ejecutivo Nacional, en forma arbitraria, discriminatoria e ilegítima llevó adelante la sus-

---

<sup>20</sup> <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-reduce-el-subsidio-las-empresas-para-priorizar-la-asistencia-los-usuarios> (publicado en 8/02/24).

pensión de las transferencias de los montos correspondientes al FCI (devengados en 2.023 y comprometidos presupuestariamente para el año 2.024.)

La quita del FCI, implica un significativo incremento tarifario para los servicios urbanos que se prestan en el interior de la Provincia de Buenos Aires.

En efecto, los servicios de tipo urbano que se desarrollan en el interior de nuestra Provincia, tienen una tarifa que en su mayoría oscila entre los \$300 y \$450. Para el supuesto en que se elimine la totalidad de los subsidios asignados por el FCI, dicha tarifa se encontraría entre los \$1.000 y \$1.350.

En la actualidad, los Beneficiarios del FCI son:

Municipio	Código	Responsable
ARRECIFES	30-71042603-8	TRANSPORTE MD S.A.
AZUL	30-64940711-4	TRANSPORTES LA UNION SRL
BAHIA BLANCA	30-54634701-6	LEMON & RODRIGUEZ S.A.
BAHIA BLANCA	30-71160347-2	BAHIA TRANSPORTE SAPEM
BAHIA BLANCA	30-71234878-6	TRANSPORTE AUTOMOTOR SAN GABRIEL S.A.
BAHIA BLANCA	30-71570816-3	VIA 51 VIAJES S.A.
BALCARCE	30-71008869-8	BALCARBUS SRL
CARMEN DE PATAGONES	30-67287875-2	LÁ COMARCA S.A
CHIVILCOY	30-71147454-0	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS S.E.
CORONEL ROSALES	30-70982776-2	COMPANIA BELGRANO S.A.
CORONEL ROSALES	30-71088735-3	TURITOUR S.A.
CORONEL ROSALES	33-70982996-9	COMPANIA PUNTALTENSE S.A.
GENERAL PUEYRREDON	30-54635445-4	EMPRESA DE TRANSPORTE 12 DE OCTUBRE S.R.L.
GENERAL PUEYRREDON	30-54635452-7	EMPRESA DE TRANSPORTES PERALTA RAMOS S.A.C.I.
GENERAL PUEYRREDON	30-61498725-8	EMPRESA BATÁN S.A.
JUNIN	30-70830532-0	LAFIT NORBERTO WALTER Y LAFIT PABLO NORBERTO S.H.
NECOCHEA	30-54625086-1	COMPANIA DE TRANSPORTES NECOCHEA SA
NECOCHEA	30-55736574-1	MICRO OMNIBUS NUEVA POMPEYA SRL
OLAVARRIA	30-71740292-4	LAS SIERRAS DE OLAVARRIA SRL

OLAVARRÍA	33-71421633-9	BOTACURA SRL
PERGAMINO	30-70792382-9	LA NUEVA PERLA S.R.L.
PINAMAR	30-54635445-4	EMPRESA DE TRANSPORTE 12 DE OCTUBRE S.R.L.
PROVINCIAL	30-54567447-1	EMPRESA DE TRANSPORTE EL VILLARINO S.R.L.
PROVINCIAL	30-54622278-7	EL ACUERDO S.A.
PROVINCIAL	30-54625291-0	UNION PLATENSE S.R.L.
PROVINCIAL	30-54635445-4	EMPRESA DE TRANSPORTE 12 DE OCTUBRE S.R.L.
PROVINCIAL	30-56214129-0	EMPRESA VERCELLI HNOS SACIFAEI
PROVINCIAL	30-65276194-8	MASTER BUS S.A.
PROVINCIAL	30-66462552-7	EMPRESA LOBOS MONTE SRL
PROVINCIAL	30-70729904-1	EXPRESO LA PLATA BUENOS AIRES SA
PROVINCIAL	30-70809397-8	TRANSPORTE SOL BUS SRL
PROVINCIAL	33-56437957-9	SANS S. R. L.
PROVINCIAL	33-58061693-9	TRANSPORTE AUTOMOTORES LAIOLO S.R.L.
PROVINCIAL	33-62854085-9	EXPRESO EMPALME LOBOS SRL
PROVINCIAL	33-71031597-9	EMPRESA DE TRANSPORTES 13 DE NOVIEMBRE S.A.
RAMALLO	20-17320830-9	MARTI ROBERTO DANIEL
RAMALLO	33-57710541-9	EMPRESA DE COLECTIVOS RAMALLO S.R.L.
SAN ANDRÉS DE GILES	30-65276194-8	MASTER BUS S.A.
SAN ANTONIO DE ARECO	20-14395066-3	CARISSIMO RICARDO ALBERTO
SAN NICOLÁS DE LOS	30-56214129-0	EMPRESA VERCELLI HNOS SACIFAEI
SAN PEDRO	30-56214129-0	EMPRESA VERCELLI HNOS SACIFAEI
TANDIL	30-54657122-6	TRANSPORTE VILLA AGUIRRE S.A.
TANDIL	30-54657139-0	TRANSPORTE NUEVE DE JULIO S.A.
TANDIL	30-54657146-3	TRANSPORTES GENERAL RODRIGUEZ SA
TANDIL	30-55484817-2	TRANSPORTES GRANERAL BELGRANO S.R.L.
TANDIL	30-57125774-9	TRANSPORTES CIUDAD DE TANDIL S.R.L.
TANDIL	33-70982688-9	LA NUEVA MOVEDIZA TRANSPORTES S.A.
TORNQUIST	30-71570816-3	VIA 51 VIAJES S.A.
URBANO DE LA COSTA	30-54579710-7	COOP. DE PROV. DE OBRAS Y Ss. PUBLICOS SAN CLEMENTE DEL TUYU
URBANO DE LA COSTA	30-54579741-7	COOP. DE PROV. DE OBRAS Ss. PÚBLICOS Y CONSUMO LAS TONINAS LTDA
URBANO DE LA COSTA	33-51715764-9	CESOP SAN BERNARDO
VILLA GESELL	30-70995712-7	NUEVO BUS DE OLAVARRIA S.R.L.

Por tanto, el FCI es transferido por la Provincia de Buenos Aires a distintos

Municipios, ciudades y/o localidades que poseen sistemas de transporte público de pasajeros.

Se trata, en consecuencia, de 19 ciudades del interior bonaerense: Arrecifes, Bahía Blanca, Batán, Chivilcoy, Coronel Rosales, Junín, Las Toninas, Mar de Ajó, Mar del Plata, Necochea, Olavarría, Pergamino, Pinamar, Punta Indio, San Clemente del Tuyú, San Nicolás, San Pedro, Tandil y Villa Gesell. Las más importantes en orden de magnitud de su sistema de transporte, por cantidad de población y las que más fondos recibieron hasta 2023 fueron: Mar del Plata, Bahía Blanca, Tandil y San Nicolás.

A saber:

	Parque Móvil (Coches)	Agentes (Personas)	Kilómetros (Mill/Mes)	Transferencias 2023 (Millones \$)
Provincia de Buenos Aires	1.280	2.730	5,5	\$ 5.801
Total Interior País	14.500	34.500	60,0	\$ 82.914
Incidencia %	8,8%	7,9%	9,2%	7%

(\*) Considera valores promedio del año 2023 para PM, Agentes y Km.

Como se indicó más arriba, el Presupuesto 2023 (Ley N° 27.701) estableció un piso de \$85.000 millones, el PEN ajustó esta cifra y las transferencias a realizar por ese período totalizan \$102.000 millones.

Durante el 2024, no se han recibido fondos para hacer frente a las transfe-

rencias que compensan al Transporte del Interior que como mínimo deberían igualar el monto a los realizados por la Provincia de Buenos Aires hasta el momento.

COMPENSACIONES 1° TRIMESTRE				
CONCEPTO	2023	2024	2024	2024
COMPENSACIÓN TARIFARIA INTERIOR	\$ 985.000.000,00	\$ 985.000.000,00	\$ 985.000.000,00	\$ 2.955.000.000,00

Por tanto, las acreencias a percibir, según la Resolución N° 235/23 del Ministerio de Transporte de la Provincia de Buenos Aires<sup>21</sup> son:

(i) \$2.178.353.531, en concepto de saldo por sumas devengadas en el FCI por el año 2.023 y transferidas parcialmente o no transferidas.

(ii) \$2.955.000.000, en concepto de sumas no transferidas por el FCI durante el primer trimestre 2.024.

f) Vencido casi el primer trimestre del ejercicio presupuestario 2024, como prórroga del correspondiente al año 2023 –según lo dispuesto por el Decreto N° 88/23– el Poder Ejecutivo Nacional dictó el DNU-2024-280-APN-PTE, con vigencia desde su publicación,<sup>22</sup> modificando diversos artículos de dicha norma, en especial y llamativamente, en su art. 18 se dispuso que:

<sup>21</sup> B.O.P.B.A. 29-VIII-23 (<https://normas.gba.gob.ar/documentos/BiNjd5Hw.pdf>).

<sup>22</sup> Cfr. art. 20.

***“Establécese que los artículos 81, 92, 93 y 94 de la Ley N° 27.701 de Presupuesto General de la Administración Nacional para el ejercicio 2023, vigente conforme el artículo 27 de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 y sus modificatorias, no se encuentran comprendidos en la prórroga dispuesta por artículo 1° del Decreto N° 88/23.”***

Más allá de la inexistencia de verificación en la necesidad y urgencia bajo los estándares del art. 99 inc. 3° de la Constitución Nacional, el DNU nada dice en sus *Considerandos*, sobre los antecedentes de hecho y derecho que llevaron al PEN a la exclusión de los arts. 81 (FCI) y 92 a 94 (transferencias de la ANSES a la Provincias que no transfirieron sus regímenes previsionales al ESTADO NACIONAL) de la citada norma presupuestaria, agravando la situación y ejecución del FCI y los compromisos asumidos por las Provincias alcanzados por dicha sistema de compensación en general y de la Provincia de Buenos Aires en particular, por la magnitud del impacto directo en la tarifa final de los usuarios del sistema de transporte de pasajeros.

En tal sentido, siguiendo el razonamiento de la Procuración General en Fallos, 346:634 (*“Morales, Blanca Azucena c. ANSES”*, sent. 22-III-23) y que V.E. hizo propio, en nuestro sistema constitucional el Congreso Nacional es el único órgano titular de la función legislativa, por lo cual, la admisión de facultades legislativas por

parte del Poder Ejecutivo se hace bajo condiciones de excesiva rigurosidad y con sujeción a exigencias formales (arg. Fallos, 322:1726.)

La reforma constitucional de 1994 enunció, entre sus objetivos, el de "atenuar el presidencialismo", consignando la necesidad de "modernizar y fortalecer el Congreso" y "fortalecer los mecanismos de control", todo ello directamente relacionado con el fin de "perfeccionar el equilibrio de poderes". Así, pues, se incorporaron ciertas facultades excepcionales de los poderes constituidos, con el fundamento de la institucionalización de los mecanismos de control a los que se los sometía (Fallos, 333:633, cons. 5°.)

De allí, que los constituyentes incluyeron el art. 99, inc. 3, a través del cual se admite en forma expresa la facultad del PEN de ejercer facultades legislativas bajo la condición sustantiva de que concurren circunstancias excepcionales que hagan imposible seguir los trámites ordinarios previstos para la sanción de las normas. Para el ejercicio de esta facultad de excepción, la Constitución Nacional – restringiendo ciertas materias y la intervención ulterior del Poder Legislativo– exige que exista un estado de necesidad y urgencia (arg. Fallos, 338:1048).

Corresponde, por tanto, al Poder Judicial, en general y en este caso a V.E. como su máxima autoridad, en particular, evaluar si las circunstancias invocadas son excepcionales por el DNU-2024-280-APN-PTE, o si aparecen como manifiestamente inexistentes o irrazonables, en cuyo caso la facultad ejercida carecerá del

sustento fáctico constitucional que lo legitima, lo que así deberá declarar (Fallos, 333:633).

Para que el Presidente pueda ejercer facultades legislativas que, en principio, le son ajenas, es necesaria la concurrencia de alguna de estas dos circunstancias: (i) que sea imposible dictar una ley mediante el trámite previsto constitucionalmente: que las Cámaras del Congreso no puedan reunirse por circunstancias de fuerza mayor, o (ii) que la situación que requiera solución legislativa sea de una urgencia tal que requiera ser solucionada inmediatamente, en un plazo incompatible con el que demanda el trámite normal de sanción de las leyes (in re "*Verrocchi*" (Fallos, 322:1726).

Ninguno de los presupuestos enunciados se verifica con el dictado del DNU-2024-280-APN-PTE, dado que el Congreso se encuentra sesionando desde el 1° de marzo de 2024 y la mentada "necesidad y urgencia" en la inaplicación del art. 81 de la Ley N° 27.701 para el ejercicio presupuestario prorrogado por el DNU 88/23, demoró más de tres meses de su dictado, respondiendo a una cuestión de mera oportunidad política.

En concreto, el DNU-2024-280-APN-PTE no demuestra una situación de tal gravedad o urgencia que impidiera seguir el trámite ordinario de sanción de leyes para debatir su contenido.

El *Considerando* del DNU-2024-280-APN-PTE, en lo que a su art. 18 se re-

fiere, posee una orfandad de fundamentos, siendo nítido que las genéricas y dogmáticas razones invocadas por el PEN no alcanzan, en modo alguno, para habilitar el ejercicio de las potestades normativas excepcionales invocadas, la sola emergencia o que *“resulta necesario y urgente incorporar diversas disposiciones complementarias a la prórroga y modificar el presupuesto vigente, con el fin de garantizar la continuidad del funcionamiento del ESTADO NACIONAL”*, no suplen la omisión apuntada.

A su vez, volviendo al dictamen de la Procuración General en Fallos, 346:634, *“cabe descartar de plano los criterios de mera conveniencia del Poder Ejecutivo que, por ser siempre ajenos a circunstancias extremas de necesidad, no justifican nunca la decisión de su titular de imponer un derecho excepcional a la Nación en circunstancias que no lo son, pues el texto de la Constitución Nacional no habilita a elegir discrecionalmente entre la sanción de una ley o la imposición más rápida de ciertos contenidos materiales por medio de un decreto (Fallos: 333:633 y 338:1048, op. cit.)”*

V.E. hace más de treinta años atrás (Fallos, 315:1361), ha expresado que la esfera de actuación *“susceptible de perdurar en los entes administrativos no implica en absoluto que éstos tengan un ámbito de actuación desvinculado del orden jurídico o que aquélla no resulte fiscalizable. En otras palabras, que aun en aquellos actos en los que se admite un núcleo de libertad no puede desconocer una periferia*

*de derecho toda vez que «la discrecionalidad otorgada a los entes administrativos no implica el conferirles el poder para girar los pulgares para abajo o para arriba» (D.M.K. Realty Corp. v. Gabel, 242 N.Y.S. 2d 517, 519 (Sup. Ct. 1963), en tanto ello llevaría a consagrar –como bien se ha señalado– «una verdadera patente de corso en favor de los despachos administrativos» (García de Enterría, Eduardo y Fernández, Tomás Ramón, «Curso de derecho administrativo», I. Civitas, Madrid, 4ª ed., 1984, pág. 433.)»*

Aceptar la constitucionalidad del art. 18 del DNU-2024-280-APN-PTE por parte de V.E., implicaría en el presente caso: (i) sostener la validez y eficacia de una vía de hecho administrativa contra la vigencia del FCI desde el 8 de febrero de 2.024, y (ii) el reconocimiento de una "verdadera patente de corso" del PEN, para que –invocando las facultades excepcionales del art. 99.3 de la Constitución Nacional– haga y deshaga el derecho a su antojo, afectando situaciones jurídicas consolidadas de la Provincia de Buenos Aires en torno al FCI.

La vía de hecho denunciada y el DNU-2024-280-APN-PTE no son sino notas características de la exacerbación de una acción política de una actual Administración contra las Provincias en general y la PBA en particular, donde el principio de legalidad y el respeto a los distintos poderes del Estado, no son aspectos que distinguan al Gobierno nacional, a poco más de 100 días de gestión. Esto, junto al impacto directo sobre los usuarios del sistema de transporte público de pasajeros en

cuando al costo del "boleto" en caso de no transferirse el FCI.

Finalmente, tal como lo ha sostenido V.E., es falsa "y tiene que ser desechada la idea de que la prosperidad general... constituye un fin cuya realización autoriza a afectar los derechos humanos o la integridad del sistema institucional vigente. La verdad, ajustada a las normas y la conciencia jurídica del país, es otra. Podría expresársela diciendo que el desarrollo y el progreso no son incompatibles con la cabal observancia de los arts. 1° y 28 de la Constitución, sino que, por el contrario, deben integrarse con éstos, de modo tal que la expansión de las fuerzas materiales y el correlativo mejoramiento económico de la comunidad sean posibles sin desmedro de las libertades y con plena sujeción a las formas de gobierno dispuestas por la Ley Fundamental. Porque, para esas normas y esa conciencia, **tan censurables son los regímenes políticos que niegan el bienestar a los hombres como los que pretenden edificarlo sobre el desprecio o el quebranto de las instituciones.**"<sup>23</sup> El énfasis es propio.

g) En conclusión, se solicita a V.E. que ordene al ESTADO NACIONAL que proceda en forma urgente a realizar las transferencias de los montos devengados en el marco del FCI durante 2.023 y no abonados, junto con los correspondientes al año 2.024.

---

<sup>23</sup> Fallos, 247:646, cons. 22.

## **V. FUNDAMENTACIÓN:**

a) El art. 322 del CPCCN, establece que: *“Podrá deducirse la acción que tienda a obtener una sentencia meramente declarativa, para hacer cesar un estado de incertidumbre sobre la existencia, alcance o modalidades de una relación jurídica, siempre que esa falta de certeza pudiera producir un perjuicio o lesión actual al actor y éste no dispusiera de otro medio legal para ponerle término inmediatamente. El Juez resolverá de oficio y como primera providencia, si corresponde el trámite pretendido por el actor, teniendo en cuenta la naturaleza de la cuestión y la prueba ofrecida.”*

Desde el año 1987, V.E. ha admitido la canalización de las pretensiones de inconstitucionalidad por vía de la acción declarativa de certeza prevista en dicha norma.

Así, pues, en *“Gomer S.A. c/Córdoba, Provincia de s/Declaración de inconstitucionalidad”* (Fallos, 310:142) sostuvo que *“de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal existe en el orden nacional la acción declarativa de inconstitucionalidad y ella puede ser instaurada directamente ante esta Corte cuando se dan los requisitos que determinen su intervención en instancia originaria [...] la acción meramente declarativa está sujeta a los requisitos de admisibilidad que determina el art. 322 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación”*.

Criterio que ha reiterado en forma pacífica (v.gr. Fallos, 310:606; 311:1835;

321:551; 325:961).

b) Por su parte, V.E. tiene dicho que para que la acción declarativa de inconstitucionalidad pueda ser instaurada mediante esta vía procesal resulta una condición ineludible que se configuren los requisitos que determinan su intervención en instancia originaria, cual es que un Estado provincial sea parte adversa de quien efectúa el cuestionamiento (Fallos, 321:551), recaudo que se encuentra cumplido en este caso, al estar presentándose la Provincia de Buenos Aires en carácter de demandante contra el Estado Nacional.

La acción declarativa de inconstitucionalidad persigue, exclusivamente, que una norma jurídica sea declarada contraria a la Constitución Nacional.

En principio, no basta con sólo estar alcanzado por dicha norma, pues se requieren actos de aplicación concretos o en ciernes, que afecten el interés del demandante de manera suficientemente directa (Fallos, 325:474).

En tal sentido, el DNU-2024-280-APN-PTE, cuya constitucionalidad se cuestiona, posee carácter directamente operativo, al igual que el Comunicado de 8 de febrero de 2.024, siendo que los efectos que irradia sobre la Provincia de Buenos Aires, al dejar de ejecutar el FCI, se producen de manera directa y concreta con total independencia de cualquier actividad de aplicación (Fallos, 331:1412).

Existe, en efecto, una afectación directa e inmediata del derecho de la Provincia

de Buenos Aires, no siendo el presente planteo actual, ni hipotético ni conjetural, sino que tiene una absoluta actualidad, con consecuencias materiales además graves y preocupantes para el conjunto de los habitantes de la provincia usuarios del sistema de transporte público de pasajeros del interior.

c) Como lo ha reconocido V.E., la acción declarativa, no tiene carácter simplemente consultivo, ni importa una indagación meramente especulativa (Fallos, 307:1379; reiterada en Fallos, 325:474; 326:4774, entre muchos otros).

Su admisibilidad depende de que emerja un "caso" apto para la intervención de un tribunal de justicia (arg. Fallos, 337:1540).

*Y si bien "no se requiere un daño efectivamente consumado, la acción declarativa tiene por finalidad precaver las consecuencias de un "acto en ciernes". Sobre la base de esta premisa, es necesario para la procedencia de acciones como la aquí entablada que: (i) medie actividad administrativa que afecte un interés legítimo; (ii) el grado de afectación sea suficientemente directo; y (iii) aquella actividad tenga concreción bastante (Fallos: 307:1379, "Santiago del Estero" ya citado, entre muchos otros)" (Fallos, 342:917).*

Tales presupuestos se verifican en autos, mediando –además– una conducta material del ESTADO NACIONAL que, se encontraría abarcada también, como una vía de hecho.

Al respecto, el Decreto Ley N° 19.549/72 en su art. 9° establece que:

*“Artículo 9.- La Administración se abstendrá:*

*a) De comportamientos materiales que importen vías de hecho administrativas lesivas de un derecho o garantía constitucionales;*

*b) De poner en ejecución un acto estando pendiente algún recurso administrativo de los que en virtud de norma expresa impliquen la suspensión de los efectos ejecutorios de aquél, o que, habiéndose resuelto, no hubiere sido notificado.”*

En la presente causa, el ESTADO NACIONAL por vía de un comportamiento material, lesionando los derechos de la Provincia de Buenos Aires y de los usuarios provinciales del transporte público de pasajeros, en forma arbitraria e ilegítima, se apartó del ordenamiento jurídico vigente, dejando sin efecto el FCI, vigente desde 2.019, exacerbado luego con el dictado del DNU-2024-280-APN-PTE, igualmente irrazonable, intempestivo y arbitrario.

De ese modo, el ESTADO NACIONAL, por vía de un Comunicado de Prensa y a través de la ejecución material de dicha decisión que no siguió los presupuestos de toda decisión administrativa (arts. 7° y 8° del Decreto Ley N° 19.549/72) se apartó del bloque de juridicidad vigente en materia de creación, aplicación y ejecución del FCI.

Dicho comportamiento material, arbitrario e ilegítimo no puede ni podía ser purgado a través de un Decreto de Necesidad y Urgencia (DNU-2024-280-APN-

PTE) dictado poco más de tres meses después de prorrogado el presupuesto 2024, a través del Decreto N° 88/23.

d) Siguiendo la doctrina pacífica en la materia,<sup>24</sup> se verifican con la suspensión “de facto” del FCI, los siguientes presupuestos:

*i. Comportamiento material:* Comunicado de Prensa y su ejecución material de la conducta “anunciada”, sin acto ni soporte normativo alguno.

*ii. Sujeto activo público:* la Dirección de Prensa y Difusión del Ministerio de Economía de la Nación y los órganos del ESTADO NACIONAL que llevaron adelante la actividad material de ejecución.

*iii. Perjuicios al destinatario:* tanto para la Provincia de Buenos Aires (en forma directa) como para los usuarios de los servicios de transporte público provincial subsidiados por el FCI.

*iv. Ilegitimidad de la conducta estatal:* en efecto, por contradicción con el ordenamiento jurídico al ir en contra de los compromisos asumidos en el marco del FCI por el ESTADO NACIONAL, desconocer la Ley N° 27.701 de Presupuesto Nacional 2023 y su prórroga para el presente año, incluyendo al FCI prorrogado por su art. 81, al menos, en principio hasta el 27 de marzo de 2024.

---

<sup>24</sup> Por todos: Grecco, Carlos, “Vías de hecho Administrativas”, LL, 1980-C-1203.

e) Cuando, como en el presente, el principio de legalidad "pauta de modo global la actividad administrativa y, consecuentemente, todos los actos de la Administración pública, sean éstos de ejecución jurídica o material, son subordinados a una norma habilitadora aunque no necesariamente, según se ha dicho, de rango legal. Ahora bien, aunque no es del caso exponer aquí en toda su riqueza la teoría general de la proporción jurídica, cabe señalar que normalmente las previsiones hipotéticamente diseñadas por las normas encuentran plasmación concreta en actos singulares que individualizan, ante una situación de hecho determinada, el esquema prevenido por la norma. En numerosas hipótesis no basta, además, con la individualización resultante de un procedimiento lógico-jurídico, sino que se torna indispensable, para el agotamiento de la previsión normativa, la realización de operaciones materiales complementarias que no son sino el escalón final del íter secuencial contemplado. **Cuando la Administración pública quebranta este principio y promueve operaciones materiales limitativas o cercenadoras de los derechos y garantías individuales carentes de aquella base sustentadora, se está en presencia de una "vía de hecho". Situación ésta que genera -como principales efectos- la ilicitud del obrar administrativo y, consiguientemente, la responsabilidad patrimonial de la Administración pública.**"<sup>25</sup> El destacado es propio.

---

<sup>25</sup> Cfr. Grecco, op. cit.

Lejos se está de un acto discrecional por parte del ESTADO NACIONAL, sino ante la presencia de una actividad material que desconoce aspectos mínimos de la regulación de la actividad administrativa como componente necesario del Estado de Derecho y garantía frente a los abusos del poder político, en violación de los principios de legalidad y legitimidad.

Como V.E. ha señalado, *"...es la legitimidad (constituida por la legalidad y la razonabilidad) con que se ejercen las facultades discrecionales, 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 su cumplimiento, sin que ello implique la violación del principio de división de los poderes que consagra la Constitución Nacional (Fallos: 315:1361; 319:1201; 320:2509; 331:735). En cualquier caso, el control judicial de la actividad administrativa en sus diversos campos, incluido el de la discrecionalidad, no puede traducirse en la sustitución de los criterios de oportunidad, mérito y conveniencia adoptados por el órgano competente, de conformidad con las pautas definidas por el legislador."*<sup>26</sup>

Ello, por cuanto *"...la tradicional distinción formulada por prestigiosos autores como Vivien y Serrigny entre potestades regladas y discrecionales pierda en importante medida su interés original ante el reconocimiento de la existencia de elementos reglados aun en aquellos supuestos considerados tradicionalmente como actos no vinculados. A ello ha contribuido significativamente la comprensión de que la esfera de discrecionalidad suscep-*

---

<sup>26</sup> Fallos, 343:990 (cons. 9º, voto del Dr. Rosatti).

*tibles de perdurar en los entes administrativos no implica en absoluto que estos tengan un ámbito de actuación desvinculado del orden jurídico o que aquélla no resulte fiscalizable. En otras palabras, que aun aquellos actos en los que se admite un núcleo de libertad no puede desconocerse una periferia de derecho toda vez que "la discrecionalidad otorgada a los entes administrativos no implica el conferirles el poder para girar los pulgares para abajo o para arriba" (D. M. K. Realty Corp. v. Gabel, 242 N. Y. S. 2d. 517, 519 (Sup. Ct. 1963), en tanto ello llevaría a consagrar --como bien se ha señalado-- "una verdadera patente de corso en favor de los despachos administrativos" (García de Enterría, Eduardo y Fernández, Tomás Ramón, "Curso de derecho administrativo", t. I, p. 433, 4ª ed., Ed. Civitas, 1984, Madrid.)<sup>27</sup>*

f) En definitiva, el comportamiento material del Poder Ejecutivo Nacional (comunicado oficial sin base normativa, previo y posterior al dictado del DNU-2024-280-APN-PTE) resulta:

- **Ilegítimo**: carece de sustento normativo, y vulnera el marco normativo y procedimiento del FCI.

- **Arbitrario**: una vía de hecho (art. 9º inc. a) del Decreto Ley Nº 19.549/72), carente de sustento normativo, a través de un funcionario incompetente y que no expresa los motivos para arribar a su decisión.

---

<sup>27</sup> Fallos, 315:1361, cons. 8º.

- **Desproporcionado:** ya que genera un perjuicio que puede evitarse, existiendo otras alternativas posibles que no generen el perjuicio que genera la medida anunciada, y que atenta contra la progresividad del sistema y coordinación de competencias.

- **Irrazonable:** ya que los medios utilizados por el estado nacional, para el fin que persigue, resultan irrazonables, teniendo otros medios alternativos, viables fáctica y jurídicamente, y menos perjudiciales, que permiten eventualmente aplicar una medida, pero de forma coordinada y previsible.

- **Intempestivo:** atentando contra el principio de buena fe, confianza legítima y contra la seguridad jurídica.

Cuadra recordar la tipificación formulada por V.E. respecto del federalismo argentino, al que ha considerado como *“un sistema cultural de convivencia, cuyas partes integrantes no actúan aisladamente sino que interactúan en orden a una finalidad que explica su existencia y funcionamiento”, por lo que “el ejercicio de las competencias constitucionalmente asignadas debe ser ponderado como una interacción articulada” (“La Pampa, Provincia de”, Fallos: 340:1695, considerando 6°); “ello no implica, por cierto, subordinación de los estados particulares al gobierno central, pero sí coordinación de esfuerzos y funciones dirigidos al bien común general, tarea en la que ambos han de colaborar, para la consecución eficaz de aquel fin; no debe verse aquí enfrentamientos de poderes, sino unión de ellos en vista a*

*metas comunes” (Fallos: 330:4564, considerando 11 in fine, Fallos: 304:1186; 305:1847; 322:2862; 327:5012, entre otros).”<sup>28</sup>*

En efecto, la funcionalidad del sistema “*se imbrica en el principio de lealtad federal o buena fe federal, conforme al cual “en el juego armónico y dual de competencias federales y provinciales que, para su deslinde riguroso, puede ofrecer duda, debe evitarse que tanto el gobierno federal como las provincias abusen en el ejercicio de esas competencias, tanto si son propias como si son compartidas o concurrentes” (Bidart Campos, Germán, “Tratado elemental de derecho constitucional argentino”, Editorial Ediar, 2007, Tomo I A, pág. 695), evitando interferencias o roces susceptibles de acrecentar los poderes del gobierno central en desmedro de las facultades provinciales y viceversa, y procurando que actúen para ayudarse y no para destruirse (Fallos: 338:1183).”<sup>29</sup>*

**g)** En conclusión, frente al desarrollo hasta aquí efectuado, V.E., tendrá para sí que no se verifican, por tanto, los estándares y presupuestos de validez, eficacia, razonabilidad y legitimidad de la decisión (vía de hecho administrativa) de suspensión del FCI, sea por vía del Comunicado de Prensa de 8 de febrero de 2.024 o a través del DNU-2024-280-APN-PTE (nos remitimos a lo ya indicado en el **Capítulo IV, punto f)** precedente).

---

<sup>28</sup> Fallos, 344:809.

<sup>29</sup> Fallos, 345:951, cons. 4º, voto del Dr. Rosatti.

Aun cuando por vía de hipótesis, la Comunicación de 8 de febrero de 2.024 se pudiera considerar un “acto administrativo”, se encontraría igualmente viciado en forma manifiesta en los siguientes elementos esenciales (arg. Decreto Ley N° 19.549/72):

*(i)* Emanó de un funcionario incompetente, en razón de la materia y el grado (art. 7° inc. a).

*(ii)* No se sustenta en los hechos y antecedentes que le sirven de causa y en el derecho aplicable (art. 7°, inc. b).

*(iii)* Lo que decide, no resulta cierto ni jurídicamente posible, en tanto su objeto desconoce el marco jurídico aplicable al FCI y los compromisos vigentes asumidos por el ESTADO NACIONAL al respecto, además de no haber mediado audiencia de esta jurisdicción previo a su derogación (art. 7° inc. c).

*(iv)* No hubo procedimiento ni actuación administrativa algunos que le den sustento material a la decisión comunicada, menos aún dictamen jurídico que la sustentara (art. 7° inc. d).

*(v)* La motivación es inexistente, aparente, forzada, sesgada, parcial, incompleta y falsa, en tanto recarga sobre las Provincias, en general y la Provincia de Buenos Aires, en particular, el peso de las compensaciones en materia de transporte desconociendo la causa de creación del FCI en 2.019 y sus prórrogas (art. 7° inc. e).

(vi) La finalidad declamada por la Comunicación no es la real, sino inejecutar fondos y compromisos presupuestos del ESTADO NACIONAL, en perjuicio de las Provincias y los usuarios de transporte público de pasajeros. Esto, en una concreta desviación de poder, al perseguirse, incluso, fines distintos bajo los cuales se pretende justificar dicho acto (art. 7º inc. f).

(vii) La derogación de facto del FCI no es ni razonable ni proporcional, provocando un daño directo a la Provincia de Buenos Aires en materia de financiamiento presupuestario, exacerbado por la serie de medidas similares adoptadas por el Poder Ejecutivo Nacional desde el 10 de diciembre de 2023 a la fecha, con impacto negativo en las Provincias en general, y en esta jurisdicción en particular (art. 7º inc. f).<sup>30</sup>

La vía de hecho denunciada no se ve enervada en modo alguno por el DNU-2024-280-APN-PTE, cuya inconstitucionalidad resulta manifiesta por no ajustarse a los presupuestos normados en el art. 99.3 de la Constitución Nacional ni a los es-

---

<sup>30</sup> Por todos, ver: "Javier Milei sigue con su pelea con los gobernadores y profundiza el ajuste a las provincias", <https://www.pagina12.com.ar/713785-javier-milei-viaja-a-corrientes-y-prepara-nuevos-decretos>, rec. 26-02-24; "El Gobierno tiene en la mira a diez provincias por sus deudas después del recorte a Chbut", <https://www.lanacion.com.ar/politica/el-gobierno-tiene-en-la-mira-a-diez-provincias-por-sus-deudas-despues-del-recorte-a-chubut-nid26022024/>, rec. 26-02-24; "El Gobierno ratifica los recortes de fondos y prepara una cumbre reducida de gobernadores", <https://www.cronista.com/economia-politica/tension-provincias-el-gobierno-ratifica-los-recortes-de-fondos-y-prepara-una-cumbre-reducida-de-gobernadores/>, 26-02-24; "Milei y un golpe a la provincia de Buenos Aires: eliminó el Fondo para el Fortalecimiento Fiscal", <https://www.latecla.info/148418-milei-y-un-golpe-a-la-provincia-de-buenos-aires-elimin-el-fondo-para-el-fortalecimiento-fiscal>, 26-02-24.

tándares jurisprudenciales fijados por V.E., incluso antes de la reforma de 1994.<sup>31</sup>

En particular, en lo que refiere 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 consideró 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,

---

<sup>31</sup> Cfr. Fallos, 313:1513 (in re: "Peralta".)

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*" (cfr. LUQUI, Roberto Enrique, *Revisión Judicial de la Actividad Administrativa*, t. 1, Buenos Aires, Astrea, 2005, págs. 260/261).

h) Evidentemente, como se adelantó median en el caso, una vía de hecho y una desviación de poder en la Comunicación impugnada y el DNU-2024-280-APN-PTE –tachado de inconstitucional– por cuanto lejos de las razones invocadas en su motivación, el ESTADO NACIONAL afecta ilegítimamente a las Provincias, en general y a la Provincia de Buenos Aires, en particular, e indirectamente a los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, con su ejecución material, desconociendo los pilares de un régimen representativo, republicano y federal, y el rol asumido por esta jurisdicción en la consolidación de la República Argentina, y en su contribución histórica y actual tanto económica, política y social al desarrollo del país (arg. Fallos, 342:509 y 342:1061).

El principio de "lealtad federal" o "buena fe federal", es rector del federalismo argentino, e implica asumir una conducta federal leal que tome en consideración los intereses del conjunto federativo, para alcanzar cooperativamente la funcionalidad de la estructura federal "in totum" (Fallos, 340:1695).

El ESTADO NACIONAL, soslayó por acción y omisión, *"el ideario federal en*

*el que descansa nuestro sistema de gobierno parte de la base de que el Estado Nacional, las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los municipios coordinan sus facultades “para ayudarse y nunca para destruirse” (“Bazán”, Fallos: 342:509 y “Telefónica Móviles Argentina”, Fallos: 342:1061 voto de los jueces Maqueda y Rosatti, considerando 9°)” (Fallos, 344:809, cons. 4°).*

En síntesis, tal como V.E. lo ha reconocido, *“el armónico desenvolvimiento del sistema federal de gobierno depende de la “buena fe”, de la “coordinación” y de la “concertación” recíproca entre los distintos estamentos de gobierno (Nación, Provincias, Ciudad de Buenos Aires y municipios), pues esos principios constituyen el modo razonable para conjugar los diferentes intereses en juego y encauzarlos hacia la satisfacción del bien común” (Fallos, 344:809, cons. 4°).*

i) Se insiste en que –tal como fue reseñado en el **Capítulo IV, punto f)** precedente y lo expresado más arriba en el presente título– el art. 18 del DNU-2024-280-APN-PTE es inconstitucional no sólo por no cumplir con los estándares establecidos en el art. 99 inc. 3) de la Constitución Nacional en materia de Decretos de Necesidad y Urgencia, sino por ser un acto desproporcionado, arbitrario e irrazonable a la luz de los arts. 14 y 28 de la Ley Fundamental.

Como V.E. recordó en Fallos, 321:3123, *“la única necesidad que justifica el ejercicio de tales poderes excepcionales es la de preservar la vida misma de la Na-*

*ción y el Estado, criterio que repudia la subordinación del fin a los medios, preferencia axiológica que es conocida fuente de los peores males que la sociedad puede padecer.*<sup>32</sup>

Siguiendo nuevamente a V.E., el texto de la Constitución Nacional no habilitó en modo alguno al Poder Ejecutivo Nacional, a elegir discrecionalmente entre la sanción de una ley o la imposición más rápida de ciertos contenidos materiales por medio de un decreto (arg. Fallos, 333:633; 338:1048; 346:634.)

En concreto, los genéricos fundamentos dados por el Poder Ejecutivo Nacional en el DNU-2024-280-APN-PTE, *"no alcanzan para poner en evidencia que el dictado del decreto en cuestión haya obedecido a la necesidad de adoptar medidas inmediatas para paliar una situación de rigurosa excepcionalidad y urgencia que pusiera en riesgo el normal funcionamiento"* del Estado, ni tampoco es respetuoso de los derechos de los usuarios del sistema de transporte de pasajeros en el interior de la Provincia de Buenos Aires, sino que más bien *"traducen la decisión de modificarlo de manera permanente, sin recorrer el cauce ordinario que la Constitución prevé"* (arg. Fallos, 322:1726; 344:2690, cons. 12).

El DNU-2024-280-APN-PTE resulta inconstitucional por violentar el principio de razonabilidad previsto en el art. 28 de la Constitución Nacional, el cual tiende a limitar el poder de los tres órganos del Estado, y por una interpretación analógica y

---

<sup>32</sup> Con cita del voto del Dr. Fayt, en la causa R.420.XXXIII "Rodríguez, Jorge - Jefe de Gabinete de Ministros de la Nación s/ plantea cuestión de competencia", del 17 de diciembre de 1997.

extensiva, dicha norma irradia hacia todas las disposiciones constitucionales, las anteriores y las posteriores a ella, la exigencia que contiene (arg. Diez Picasso, Luis, "Experiencias jurídicas y teoría del derecho", Barcelona, Ariel, 1993, p. 280 y cc.).

Así como toda ley, para preciarse de ser constitucional, está condicionada, entre otros aspectos, *"...a la adecuación de las restricciones a las necesidades y fines públicos que las justifican, de manera que no aparezcan infundadas o arbitrarias, sino razonables, es decir, proporcionadas a las circunstancias que las originan y a los fines que se procuran alcanzar con ellas"* (arg. Fallos, 247:121; 312:496; 308:418; 338:1444; 344:1657, entre otros); con mayor razón, dicho estándar debe respetar cuando el órgano que ejerce una competencia materialmente legislativa, lo hace de forma excepcional y con carácter restrictivo, impactando sobre las bases del sistema federal en contra de la Provincias en general, de la Provincia de Buenos Aires en particular y de los usuarios del sistema de transporte público de pasajeros.

En síntesis, el art. 18 del DNU-2024-280-APN-PTE es:

- **Ilegítimo**: carece de sustento normativo, y vulnera el marco normativo y procedimiento del FCI.

- **Arbitrario**: en cuanto resulta huérfano de los antecedentes de hecho y derecho que le sirven de causa, como también desconoce los compromisos asumidos

por el ESTADO NACIONAL y la Provincia de Buenos Aires en materia de subsidios al transporte público de pasajeros.

- **Desproporcionado:** ya que genera un perjuicio que puede evitarse, existiendo otras alternativas posibles que no generen el perjuicio que genera la medida anunciada, y que atenta contra la progresividad del sistema y coordinación de competencias.

- **Irrazonable:** ya que los medios utilizados por el ESTADO NACIONAL, para el fin que persigue, resultan irrazonables, teniendo otros medios alternativos, viables fáctica y jurídicamente, y menos perjudiciales, que permiten eventualmente aplicar una medida, pero de forma coordinada y previsible.

- **Retroactivo:** al excluir de la prórroga del Decreto N° 88/23, el FCI, es decir, desde el 1º de enero de 2024, pero casi tres meses después de su dictado.

- **Intempestivo:** atentando contra el principio de buena fe, confianza legítima y contra la seguridad jurídica, violentando el federalismo de concertación que debe prevalecer en estos casos (cfr. arts. 14, 28, 42 y 99 inc. 3º de la Constitución Nacional, y doctrina de V.E. en la materia).

j) Por todo ello, se solicita a V.E. que declare: *(i)* la invalidez, ineficacia e inoponibilidad jurídica del Comunicado de Prensa de fecha 8 de febrero de 2024 de la Dirección de Prensa y Difusión del Ministerio de Economía de la Nación

(<https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-reduce-el-subsidio-las-empresas-para-priorizar-la-asistencia-los-usuarios>); **(ii)** la inconstitucionalidad del art. 18 del DNU-2024-280-APN-PTE<sup>33</sup> y **(iii)** la plena vigencia y eficacia del FCI.

En ese marco, deberá ordenarse al ESTADO NACIONAL que se abstenga de dictar normas y/o ejecutar actos que contraríen o suspendan en los hechos los términos del art. 125 de la Ley N° 27.467 (Presupuesto Nacional – 2019), vigente.

En consecuencia, la presente acción resulta formal y materialmente admisible, lo que así deberá declarar V.E.

#### **VI. PROCEDENCIA DE LA MEDIDA CAUTELAR:**

a) V.E. ha señalado que una moderna concepción del proceso exige poner el acento en el valor "eficacia" de la función jurisdiccional y en el carácter instrumental de las normas, en el sentido de que su finalidad radica en hacer efectivos los derechos sustanciales cuya protección se requiere, único modo de garantizar un adecuado servicio de justicia y la realización de la garantía a una tutela jurisdiccional efectiva (cfr. arg. *Fallos*, 334:1691; 342:1227).

En tal sentido, se solicita a V.E. que como medida cautelar le ordene al ESTADO NACIONAL, la transferencia inmediata y efectiva de los montos devengados en concepto del FCI, desde 2023 hasta el dictado de la sentencia definitiva.

---

<sup>33</sup> B.O. 27-III-24.

b) La circunstancia de que se promueva una acción originaria ante esa Corte Suprema de Justicia (arts. 116 y 117 C.N.), no impide que se pueda decretar la medida cautelar (principal o subsidiaria) que peticiono, con sustento en lo que disponen los arts. 195, 198, 200, 232 y conc. del C.P.C.C.N.

Este mismo criterio ha seguido ese Supremo Tribunal en forma reiterada (Fallos, 324:3045; 332: 800; 336:1756; entre muchos otros).

c) En otro orden, cabe tener en cuenta que, en principio, las medidas cautelares no proceden contra actos administrativos o de carácter legislativo, atento que gozan de presunción de validez. Sin embargo, esta regla resulta inaplicable cuando la impugnación se formula sobre bases "*prima facie*" verosímiles (arg. Fallos, 250:154; 251:336; 307:1702; 314:695 y 329:2684), tal como ocurre en el sub lite.

Por ello, resulta inaplicable el criterio restrictivo con que deben considerarse en principio las medidas cautelares, contra —en este caso y por un lado— un Decreto de Necesidad y Urgencia con serios vicios en torno a su constitucionalidad y con ella a su legitimidad, vigencia y eficacia (arg. Fallos, 327:2738; 329:4176 y 331:2893).

Con mayor fundamento, la medida cautelar requerida encuentra razón de ser en tanto lo que se busca es preservar el derecho de la Provincia de Buenos Aires

respecto al FCI, afectado previamente con la vía de hecho denunciada respecto al Comunicado de Prensa de 8 de febrero de 2024 y que el DNU-2024-280-APN-PTE parecería, implícitamente, purgar, implícita y retroactivamente en el presente ejercicio presupuestario.

d) Con respecto al daño que se procura impedir con la medida cautelar, considero que se debe ponderar especialmente la necesidad de evitar graves perjuicios económicos a la Provincia de Buenos Aires y los usuarios provinciales de los servicios público de pasajeros, en un impacto directo e ilegítimo de las tarifas que eventualmente deberían abonar. Como es de conocimiento público, tiene serias dificultades financieras, que le impiden atender compromisos urgentes.

El efecto que tiene esta brusca y sustancial reducción de los recursos para la provisión y financiamiento de bienes y servicios públicos en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires, adquiere plausibilidad si se tiene en cuenta que el ESTADO NACIONAL y los estados particulares actúan sobre la base de programas presupuestarios de base anual como mínimo (cfr. arts. 42 y 75, inc. 8° de la Constitución Nacional y art. 103 incs. 1 y 2, de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires), sin perjuicio de los planes de inversión que se extienden por más de un ejercicio, todo lo cual se apoya en previsiones de ingresos basadas en una mínima estabilidad de las normas jurídicas que gobiernan el flujo provincial de ingresos (arg. Fa-

llos, 345:1498).

Esto es por demás manifiesto en materia de tarifas de servicios públicos, donde la buena fe y la confianza legítima generados por el propio ESTADO NACIONAL y plasmados en las normas de creación y prórroga del FCI, han mantenido vigente este esquema de subsidios tarifarios mixtos, entre la Nación y las Provincias.

La conducta asumida por el ESTADO NACIONAL aquí denunciada e impugnada denota, por tanto, una clara y manifiesta deslealtad federal en el manejo de la cosa pública, a espaldas de la Provincia de Buenos Aires y sus habitantes, de absoluta mala fe.

e) El peligro en la demora en la transferencia de los recursos del FCI a la Provincia de Buenos Aires, se verifica palmariamente en razón de su afectación presupuestaria a las distintas partidas de gastos en el ámbito provincial.

La medida solicitada de mantener la vigencia del FCI, ilegítimamente suspendido a través de un comportamiento materia ilegítimo (art. 9º inc. a), Decreto Ley Nº 19.549/72), no genera una frustración del interés público, sino que -por el contrario- lo que se impedirá es que se afecte el financiamiento de gastos corrientes de la Provincia de Buenos Aires, que cuentan con su respaldo presupuestario nacional y provincial.

La intempestividad, se reitera a V.E., del Comunicado de Prensa de 8 de febrero de 2024 y, luego, con el dictado del DNU-2024-280-APN-PTE, configura un inesperado, ilegítimo, arbitrario e irrazonable cambio de circunstancias que toma por sorpresa a la Provincia de Buenos Aires, afectando gravemente la regularidad presupuestaria (cfr. Ley N° 13.767), toda vez que resulta imposible que la Provincia pueda compensar cualquier desfinanciamiento en materia de subsidios, en un contexto, donde –además– el mismo ESTADO NACIONAL ha suspendido “de hecho” otras transferencias vinculadas a subsidios y programas nacionales (v.gr. FOFOFI, salarios docentes, infraestructura, etc.).

f) Sobre la base de estos fundamentos, considero que en este juicio se encuentran reunidos los requisitos, que autorizan, con carácter a ordenar el traslado de la demanda, decretar una medida cautelar (arg. art. 232 y cc., CPCCN).

Como ha quedado suficientemente demostrado, en la parte sustancial de esta presentación, se esgrime un derecho que “*prima facie*” debe ser considerado verosímil.

Además, destaco que la vía de hecho denunciada, el DNU-2024-280-APN-PTE y sus eventuales actos de aplicación, afectan diversas normas, todas con rai-gambre constitucional.

Con la medida que peticiono, se evitaría la realización de actos que en el futuro se tornen inválidos, por encontrarse apoyados en una disposición carente de validez. Además, se estaría impidiendo la continuación del perjuicio a las finanzas de mi representada, cuando se encuentra atravesando una difícil situación económica.

Todo ello, en un claro y manifiesto reconocimiento de una situación de hecho que impacta de lleno en la Provincia de Buenos Aires, ante las restricciones del ESTADO NACIONAL en las transferencias que, por derecho le corresponden en el marco del FCI.

g) Finalmente, V.E. deberá tener presente la grave y manifiesta crisis económica provincial, reconocida en la sanción de la Ley N° 15.480 (B.O. 2/01/24), cuyo artículo 1° prorroga *“a partir de su vencimiento y hasta el 31 de marzo de 2025, las emergencias en materia de seguridad pública, política y salud penitenciaria; infraestructura, hábitat, vivienda y servicios públicos; administrativa y tecnológica; y social, económica, productiva y energética en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, como así también la prestación de los servicios y la ejecución de los contratos a cargo del sector público provincial, centralizado, descentralizado, organismos autónomos, autárquicos, de la Constitución, aun cuando sus estatutos, cartas orgánicas o leyes especiales requieran una inclusión expresa para su aplica-*

*ción, declaradas por las Leyes N° 14.806, N° 14.812, N° 14.815 y N° 15.165, respectivamente, y sus sucesivas prórrogas.”*

## **VII. PRUEBAS:**

### **1) Documental:**

Se acompaña:

a) Copia del Decreto N° 939/13, donde se designó al Dr. Hernán Rodolfo Gómez como Fiscal de Estado, Provincia de Buenos Aires;

b) Comunicado de Prensa de fecha 8 de febrero de 2024 de la Dirección de Prensa y Difusión del Ministerio de Economía de la Nación (<https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-reduce-el-subsidio-las-empresas-para-priorizar-la-asistencia-los-usuarios>).

c) Convenio suscrito entre la Secretaria de Gestión del Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación y la Subsecretaría de Transporte del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, de fecha 11 de enero de 2019, a los fines de constituir a la Provincia de Buenos Aires como beneficiaria del Fondo de Compensación al transporte público de pasajeros por automotor urbano del interior del país, creado por el art. 125 de la Ley Nacional N° 27.467 aprobado por Decreto PBA N° 102/19 (EX-2018-32034745-GDEBA-DPCLMIYSPGP) (B.O.P.B.A. 21-X-19).

d) Convenio de Fondo Compensador del Interior, de fecha 14 de marzo de 2023 (CONVE-2023-28014898-APN-DGD#MTR) entre el Ministerio de Transporte de la Nación y la Provincia de Buenos Aires, aprobado por Decreto PBA N° 594/23 (B.O.P.B.A. 2 y 3-V-23).

e) Adenda II, de fecha 5 de julio de 2023 (CONVE-2023-77694826-APN-DGD#MTR), entre el Ministerio de Transporte de la Nación y la Provincia de Buenos Aires, aprobado por Decreto PBA N° 1911/23 (B.O.P.B.A. 1-XI-23).

f) Adenda III, de fecha 9 de agosto de 2023 (CONVE-2023-92430453-APN-DGD#MTR) entre el Ministerio de Transporte de la Nación y la Provincia de Buenos Aires, aprobado por Decreto PBA N° 1912/23 (B.O.P.B.A. 1-XI-23).

g) Adenda IV, de fecha 11 de octubre de 2023 (CONVE-2023-44331619-SSTAYLMTRAGP), entre el Ministerio de Transporte de la Nación y la Provincia de Buenos Aires, aprobado por Decreto PBA N° 2326/23 (B.O.P.B.A. 13-XII-23).

h) Ampliación de la Adenda IV, de fecha 21 de noviembre de 2023 (CONVE-2023-140266567-APN-DGD#MTR), aprobado por Decreto PBA N° 22/24 (B.O.P.B.A. 24-I-24).

i) Acuerdo Paritario, de fecha 22-06-23, en el marco del EX-2023-40641578-APN-DGDYD#JGM, identificado como IF-2023-71559354-APNDNRYRT#MT, homologado por RESOL-2023-1946-APN-ST#MT (B.O. 8-XI-23).

j) DNU-2024-280-APN-PTE (B.O. 27-III-24).

## **2) Informativa:**

Se libren oficios a:

(a) Ministerio de Economía de la Nación para que informe sobre los montos transferidos a la Provincia de Buenos Aires, mensualmente, en concepto del “FONDO DE COMPENSACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DEL INTERIOR DEL PAÍS” desde 2019 hasta la fecha de realización del informe, detallando para cada ejercicio presupuestario el monto asignado en la Ley de Presupuesto respectiva y/o en la/s partida/s presupuestarias reasignadas y/o distribuidas.

(b) Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Economía para que acompañe, en caso de ser desconocidos por la demandada, copias certificadas digitalmente de los instrumentos identificados en los incisos b) a h), del punto 1 precedente.

## **VIII. DERECHO:**

Fundo esta demanda en los arts. 1º, 14, 16, 17, 28, 31, 42, 75 incs. 2º y 3º, 116 y 117 de la Constitución Nacional. También en los arts. 1º y ss. de la Ley N° 27; art. 1º inc. 1º de la Ley N° 48; arts. 195, 198, 200, 232 y cc. del Código Proce-

sal Civil y Comercial de la Nación, y art. 9º inc. a) del Decreto Ley Nº 19.549/72.

Asimismo, en las normas nacionales y provinciales que se mencionaron en la parte sustancial de este escrito.

#### **IX. PETITORIO:**

Por todo lo expuesto, a V.E. solicito:

1) Se me tenga por presentado en calidad de parte, en el carácter invocado y por constituidos los domicilios procesal y electrónico.

2) Se declare la competencia originaria de esa Corte Suprema de Justicia para conocer en esta causa.

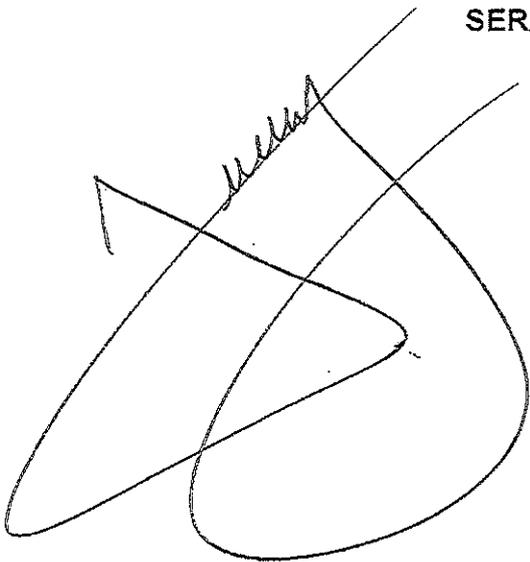
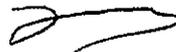
3) Se ordene al ESTADO NACIONAL, como medida cautelar, que proceda a la transferencia inmediata y efectiva de los montos devengados en concepto del “FONDO DE COMPENSACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DEL INTERIOR DEL PAÍS” desde 2023, con más intereses, hasta el dictado de la sentencia definitiva.

4) Oportunamente, se haga lugar a la acción declarativa de inconstitucionalidad incoada y declare: (f) la invalidez, ineficacia e inoponibilidad jurídica del Comunicado de Prensa de fecha 8 de febrero de 2024 de la Dirección de Prensa y Difusión del Ministerio de Economía de la Nación

(<https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-reduce-el-subsidio-las-empresas-para-priorizar-la-asistencia-los-usuarios>); (ii) la inconstitucionalidad del art. 18 del DNU-2024-280-APN-PTE; (iii) la plena vigencia y eficacia del “FONDO DE COMPENSACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DEL INTERIOR DEL PAÍS” y (iv) que el ESTADO NACIONAL deberá abstenerse de dictar normas y/o ejecutar actos que contraríen o suspendan en los hechos los términos del art. 125 de la Ley Nº 27.467 (Presupuesto Nacional – 2019), vigente.

Proveer de conformidad,

SERA JUSTICIA

A large, stylized handwritten signature or scribble in black ink, consisting of several overlapping loops and lines.

HERNAN R. GOMEZ  
FRENTE SOCIALISTA DE ARGENTINA