

PROMUEVE MEDIDA AUTOSATISFACTIVA.-

Señor Juez Federal:

Ignacio Agustín TORRES, Gobernador de la Provincia del Chubut, y **Andrés GIACOMONE**, Fiscal de Estado de la Provincia del Chubut, con el patrocinio letrado del Dr. **Javier STAMPONE** (domicilio electrónico 20270925198), abogado, en representación de la **PROVINCIA DEL CHUBUT**, con domicilio legal en Av. Fontana 50 de la ciudad de Rawson, Provincia del Chubut, constituyendo domicilio procesal en Avenida 25 de Mayo N° 550 de la ciudad de Rawson, ante V.E. nos presentamos y respetuosamente decimos:

I.- PERSONERIA.-

Que el carácter de Gobernador de la Provincia del Chubut se acredita con copia del Acta N° 1 de traspaso de atribuciones de fecha 09 de diciembre de 2023, que se acompaña.

Mediante copia certificada del Decreto Provincial Nro. 1625/23 de fecha 18 de diciembre de 2023 que se adjunta al presente, se acredita la calidad invocada del Sr. Fiscal de Estado, instruido para actuar en defensa de los intereses de la Provincia del Chubut.

Asimismo, el carácter de apoderado surge de la respectiva copia de Poder General para juicios que se acompaña.

En tales calidades, solicitamos se nos otorgue la debida intervención legal.-

II.- **OBJETO.**

En el carácter invocado venimos por el presente a solicitar despache una **MEDIDA AUTOSATISFACTIVA**, en contra del ESTADO NACIONAL — PODER EJECUTIVO NACIONAL — SECRETARÍA DE TRANSPORTE, con domicilio en Av. Hipólito Irigoyen N° 250, Piso 12 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tendiente a hacer cesar la decisión de eliminar/reducir unilateralmente el Fondo Compensador al Transporte Público, publicada en “<https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-reduce-el-subsidio-las-empresas-para-priorizar-la-asistencia-los-usuarios>”.

En base a las consideraciones de hecho y de derecho que se desarrollarán infra, es que solicitamos haga lugar a la medida autosatisfactiva que se solicita, ordenando que 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, con expresa imposición de costas a la contraria.

III.- **COMPETENCIA.**

La competencia de la justicia federal para intervenir en el conocimiento de esta causa se halla justificada en

razón de la persona, en tanto se codirige contra el ESTADO NACIONAL – *Secretaría de Transporte*, como asimismo en razón de la materia, en tanto lo que en definitiva se encuentra en discusión son los recursos financieros destinados al transporte público 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 normas de carácter federal (CONVE-2023-25011585- APN-DGD#MTR y CONVE- 2023-77683592-APN-DGD#MTR).

Como ya se adelantó, la relación jurídica que vincula al Estado Nacional con la Provincia del Chubut se enmarca en el federalismo de concertación, materializado a través de una serie de Convenios bilaterales que tienen por objeto satisfacer la necesidad de dar una asistencia inmediata de fondos a los servicios de transporte público automotor urbano y suburbano del interior del país.

Así las cosas, la controversia se suscita en el marco del federalismo de concertación, en el cual las potestades provinciales y nacionales se unen en el objetivo superior de lograr una política uniforme en beneficio de los intereses del Estado Nacional y de las provincias.

Como es sabido, además, la relación Nación Provincias se encuentra regida por los principios de buena fe y lealtad federal, que impiden que uno de los sujetos del sistema

adopte de modo intempestivo medidas que puedan afectar al resto de los miembros de la federación, tal como es el caso de la medida aquí cuestionada.

IV.- **LEGITIMACIÓN ACTIVA.**

La legitimación activa se define como la capacidad para actuar como parte demandante o recurrente en un proceso judicial, con base en la titularidad de un derecho o interés legítimo que se ostenta frente a la parte demandada o recurrida, respectivamente.

Según la doctrina y jurisprudencia vernáculas se trata de quién se encuentra jurídicamente habilitado para plantear un asunto a los tribunales (Art. 128 C.N.); de quién puede requerir una sentencia favorable sobre un tema litigioso, de quién puede ser parte en un proceso; de quién puede hacerle un reclamo a otro sujeto por una pretensión en un proceso judicial. (Fallos 332:111).

La legitimación activa de la Provincia del Chubut surge de modo manifiesto por ser parte activa del federalismo de concertación, y resultar afectada por la unilateral decisión adoptada por el Estado Nacional de reducir el subsidio a las empresas prestatarias de transporte de jurisdicción nacional y de eliminar el Fondo Compensador del Interior”.

Pues bien, siendo la jurisdicción provincial la beneficiaria del Fondo Compensador, va de suyo que se encuentra legitimada para efectuar el presente reclamo, en pos de la

sustentabilidad de los servicios de transporte automotor de pasajeros involucrados.

El Gobernador de la Provincia del Chubut, en mérito de los arts. 128° de la Constitución Nacional y 146° y siguientes de la Constitución Provincial, es el representante legal del Estado Provincial y jefe de la administración. En tanto el Artículo 215° de la Constitución Provincial coloca en cabeza del Fiscal de Estado de la Provincia, la defensa en juicio de sus intereses públicos y privados y del patrimonio fiscal.

Es por ello que ante un hecho arbitrario como el mencionado, que conculca derechos no sólo de la Provincia, sino también de los habitantes de la misma, afectando sus múltiples actividades productivas y económicas, la Provincia se encuentra legitimada para deducir la presente acción.

Nuestro máximo tribunal tiene dicho que cuando están en juego las propias reglas constitucionales, no cabría hablar de dilución de un derecho en relación a una provincia, cuando lo que la provincia pretende es la preservación de toda fuente de derecho. Así como todas las provincias deben acatar la Constitución federal, todas están habilitadas a defenderla -y de esa forma lo ordena el art. 128- cuando aquella ha sido desnaturalizada.

Resulta incuestionable que la afectación del orden constitucional federal repercute directamente en la órbita

provincial, conforme fuera pergeñada por el art. 5° de la Constitución. Es así que ante la vulneración del sistema republicano evidenciada por el comunicado "https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-reduce-el-subsidio-las-empresas-para-priorizar-la-asistencia-los-usuarios" la Provincia del Chubut se ve obligada a perseguir una declaración judicial que impida la eliminación del Fondo Compensador del Interior, y restituya el equilibrio Federal.

Se pretende poner a resguardo el vínculo federal previsto en el art. 5° en relación a las provincias y el Estado Nacional, de allí que se le requiera a este último el respeto del federalismo del cual debe ser garante conforme reza nuestra carta magna.

V.- **LEGITIMACIÓN PASIVA.-**

La presente acción se promueve contra el Estado Nacional —Gobierno Federal- Poder Ejecutivo de la Nación, Secretaria de Transporte de la Nación en tanto resulta ser el órgano emisor de la comunicación: "https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-reduce-el-subsidio-las-empresas-para-priorizar-la-asistencia-los-usuarios", siendo en definitiva este comunicado el que motiva la litis, y por lo tanto la legitimación pasiva en cabeza de su emisor (Estado Nacional) resulta incuestionable.

VI.- **PROCEDENCIA DE LA VÍA ELEGIDA.-**

VI.1- **Procedencia de las medidas autosatisfactivas.-**

Como es sabido, la procedencia de las medidas autosatisfactivas está supeditada, al igual que las medidas cautelares, a la concurrencia simultánea de circunstancias excepcionales derivadas de la urgencia impostergable, debiendo acreditar un determinado grado de certeza de un derecho y el peligro en la demora.

A diferencia de aquellas, sin embargo, es un rasgo propio de las medidas autosatisfactivas la coincidencia entre el objeto de la pretensión preventiva y la pretensión sustancial, de manera que el pronunciamiento judicial sobre su procedencia torna sin más abstracta la cuestión a resolver por agotamiento del interés jurídico (procesal y sustancial) del peticionante.

La doctrina es conteste en afirmar que “...existen tres aspectos del proceso estrechamente vinculados a las condiciones del ‘due process of law’ los tres de jerarquía constitucional: la igualdad de las partes (art. 16 C.N.)” la defensa en juicio (art. 18 C.N.) y la tutela judicial efectiva en tiempo útil (arts. 8 de la Convención Americana de Derechos Humanos y 75 inc. 22 de la C.N.). Cuando se encuentran involucrados derechos tales en los que la verosimilitud del derecho es evidente y los tiempos que demanda su tutela son más breves que los propios de todo proceso de conocimiento, sólo la medida autosatisfactiva -que

se resuelve ‘inaudita parte’- permite compatibilizar y conjugar armoniosamente los tres principios del debido proceso legal antes referidos, dando prelación al que la tutela efectiva del derecho indica como prevalente. En el caso la celeridad”.

En el mismo sentido afirma Roland Arazi al referirse a los procesos urgentes llamados “procesos urgentes (entiéndase: tutela anticipada y medida autosatisfactiva) -como en sub lite- procede en los casos en que el derecho de quien pide la medida es claro y que se configura más que una simple verosimilitud del derecho. En el caso concreto, el derecho es palmario, evidente y ostensible” (ARAZI, Roland. “Derecho Procesal Civil y Comercial” T. II, p. 173, Edit. Rubinzal Culzoni, 1999).

“En síntesis: en esos casos el juez debe dar prelación a la celeridad (expresión de la tutela efectiva en tiempo útil) por sobre la defensa en juicio que se posterga para la posterior impugnación de lo resuelto, asegurando por esa vía la igualdad. En efecto, la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha señalado en diferentes pronunciamientos que la defensa en juicio y el debido proceso deben compatibilizarse con una rápida y eficaz decisión jurisdiccional que haga verdad el postulado de afianzar la Justicia enunciado en el Preámbulo de la Constitución. Vale decir, como sintetizara Arazi en el párrafo transcripto, que allí el juzgador debe dar prelación al valor celeridad para evitar que se frustre el derecho que, por otra parte, debe resultar palmario, evidente”.

En la especie, atendiendo a las circunstancias por demás particulares del caso, la medida autosatisfactiva se alza como la vía procesal más idónea para evitar la amenaza real y concreta que supone los efectos de la medida adoptada por el Estado Nacional en su comunicado.

La medida autosatisfactiva forma parte de los denominados "procesos urgentes", es decir de aquellos procesos en los cuales la respuesta de la Justicia frente a determinadas situaciones debe ser inmediata. Su característica principal es que, como se trata de un requerimiento urgente, la medida autosatisfactiva se agota con el despacho favorable del juez interviniente y no necesita de la iniciación posterior de una demanda principal.

El artículo 232 del CPCCN, prescribe que: "Fuera de los casos previstos en los artículos precedentes, quien tuviere fundado motivo para temer que durante el tiempo anterior al reconocimiento judicial de su derecho, éste pudiere sufrir un perjuicio inminente e irreparable podrá solicitar las medidas urgentes que, según las circunstancias, fueren más aptas para asegurar provisionalmente el cumplimiento de la sentencia".

Es decir, la medida autosatisfactiva, requiere una cierta probabilidad de que lo pretendido sea atendible, para que pueda ser favorablemente despachada, en el caso de marras, la comunicación de la Secretaría de Transporte de la Nación

resulta manifiestamente arbitraria, al contrariar lo dispuesto en el Fondo Compensador del Transporte Público de Pasajeros, vulnerando derechos de raigambre constitucional, y el Federalismo celosamente resguardado en nuestra carta magna.

La medida autosatisfactiva, en palabras de Jorge Peyrano: "Se trata de un requerimiento urgente formulado al órgano jurisdiccional por los justiciables que se agota- de ahí lo de autosatisfactiva- con su despacho favorable, no siendo entonces necesaria la iniciación de una ulterior principal para evitar su caducidad o decaimiento" (Conf. Peyrano Jorge, Los Nuevos Ejes de la Reforma Procesal Civil: La medida Autosatisfactiva).

Actualmente los procesos urgentes no se agotan en las medidas cautelares; el ámbito de estos procesos es mucho más amplio, pues también lo urgente está presente, en ciertas pretensiones que recaen directamente sobre aspectos sustanciales o de fondo.

En esta línea, en el XVIII Congreso Nacional de Derecho Procesal (celebrado en Santa Fe, 1995) se declaró que la categoría de proceso urgente es más amplia que la de proceso cautelar. Así, la primera comprende también las denominadas medidas autosatisfactivas y las resoluciones anticipatorias (estas últimas llamadas por la doctrina el fenómeno de la tutela anticipada).

Muchas son hoy las tutelas diferenciadas que

existen, como también los motivos por los que se considera que una cuestión es susceptible de un diferente tratamiento al del procedimiento común, esto es al ordinario. A veces el propio tiempo que insumirá el mismo en relación a la naturaleza de la pretensión, la importancia de que una serie de asuntos tenga un trámite especial, por ejemplo, para la recuperación del dinero prestado (necesidades del tráfico comercial que originan los ejecutivos y los monitorios), y también varias más, entre las que encontramos a las medidas autosatisfactivas.

Jorge Peyrano considera que: “habrá tutela diferenciada cuando – excepcionalmente y a raíz de experimentar urgencias apremiantes el requirente del servicio de justicia o de las singularidades del derecho material cuya aplicación se reclama hubiera instrumentado un montaje procesal autónomo de cierta complejidad, portador de una pretensión principal y que cuenta con la dirección de un órgano jurisdiccional investido de facultades incrementadas e inusuales; estructura que deberá satisfacer, en la medida de lo razonable, la garantía del debido proceso (que ampara tanto al requirente de la justicia como al requerido), y que se deberá apartar, en varios aspectos, y, notoriamente, de las matrices vigentes clásicas”.

“Uno de los pasos que le falta a la tutela judicial efectiva, en tiempo suficiente y razonable, es el otorgamiento en medidas cautelares provisionales o definitivamente anticipatorias

de la sentencia de condena o autosatisfactivas. Estas sí, deben ser excepcionales, pero no inexistentes. Algunos casos se han comenzado a presentar y parece razonable que se reitere, en materia de enfermedades terminales o dolencias que requieren tratamiento inmediato, la imposibilidad de ejercer la profesión mientras se discute en el ámbito de aplicación del título o discapacidad” (Gordillo, Agustín “Tratado de Derecho Administrativo”).

Al respecto, la jurisprudencia tiene dicho que: “Las medidas autosatisfactivas son soluciones jurisdiccionales urgentes no cautelares, despachables in extremis y mediando una fuerte probabilidad de que los planteos formulados sean atendibles. Las mismas importan una satisfacción definitiva de los requerimientos de los postulantes de modo que son autónomas, no dependiendo su vigencia y mantenimiento de la interposición coetánea o ulterior de una pretensión principal. La nota que las caracteriza es precisamente que se agotan con su despacho favorable, no siendo necesaria la iniciación de una ulterior acción principal para evitar su caducidad o decaimiento. Sí bien comparte con las medidas cautelares su carácter urgente, su ejecutabilidad inmediata y la circunstancia de que en determinados casos sea despachable inaudita parte, existen diferencias de tal relevancia que permiten concluir sin hesitación en que no se trata de una medida cautelar sino de un proceso urgente autónomo. En efecto,

la medida autosatisfactiva no es instrumental, circunstancia que evidencia su condición de diligencia no cautelar. Tampoco es provisional, no rige a su respecto el carácter de mutable o flexible (no es sustituible por otra medida diferente), no necesariamente debe disponerse inaudita parte y el grado de conocimiento para ordenarla es la existencia de una fuerte probabilidad cercana a la certeza y no la simple verosimilitud (...) existen numerosos casos de medidas autosatisfactivas en los anales de la jurisprudencia bajo el rótulo de "medida cautelar autónoma" con que fuera designado en los fallos, decretándolas como cautelares genéricas o innominadas (conf., JNac. Civ. N° 67, "llavero, Migue/ Ángel c/Comité Olímpico Argentino". julio de 1996, CCiv. y Com. Fed, Sala 2, Vocos Conesa- Mariani de Vidal, 5/3/97, "Deutsche Bank Argentina S.A. c/Instituto de Servicios Sociales bancarios s/medidas cautelares ", causa n° 20. 71766, Boletín de Jurisprudencia de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal publicado por El Derecho, 16/7/97, CNCiv. y Com. federal, Sala II, Octubre 22-99J, "The Coca Cola Company y otras", J.A. 1994-11. 2 I4, entre otros). -PADEC PREVENCIÓN ASESORAMIENTO Y DE c/ CABLEVISION S.A. s/MEDIDAS PRECAUTORIAS).

Frente al indubitable carácter de urgencia impostergable, el juez está llamado a echar mano sobre el mismo y entrar en el fondo del asunto a cuyo fin la legislación como la

doctrina autoral y judicial han creados dos instrumentos de tutela urgente, a saber: la tutela anticipada y las medidas autosatisfactivas. Ambas medidas tienen en común entre los requisitos la urgencia impostergable y el peligro irreparable en el derecho sometido a juzgamiento, sin embargo las segundas tienen como características propias el hecho de que conceden, tal como lo define el anteproyecto de Código Procesal Civil y Comercial para la Provincia de Buenos Aires preparado por los Dres. Morello, Eisner, Arazi y Kaminker una tutela definitiva e irreversible, en una actuación autónoma que se agota en sí misma. No es accesoria ni está subordinada a otro proceso. Ella se da en el marco de un proceso urgente, en el cual el órgano jurisdiccional, al satisfacer la pretensión que le diera nacimiento, cumple acabada y totalmente con su obligación pública de prestar el servicio de justicia, obligación que también se extingue, en el caso cerrándose el proceso con aquella sentencia definitiva e irreversible y, por ende, con autoridad de cosa juzgada. (Del voto del Dr. Roncoroni en el AC. 92711 de la S.C.B.A. del 26/09/2007.)

VI.2.- **Verosimilitud del derecho.-**

El *fumus bonis iuris* surge inequívocamente de la lectura expuestos en los hechos a la que remito en honor a la brevedad. En consecuencia, venimos a solicitar se otorgue la medida autosatisfactiva consistente en el mantenimiento del Fondo Compensador a efectos de hacer cesar la vulneración de un

derecho raigambre constitucional.

En el presente caso, la arbitraria y discrecional actitud de las autoridades de la Secretaria de Transporte de la Nación se encuentra claramente expuesta en los hechos narrados.

Es decir, que entendemos que se encuentran reunidos los recaudos para el otorgamiento de la medida solicitada, esto es la verosimilitud del derecho y el peligro en la demora.

La verosimilitud del derecho se encuentra acreditada por la circunstancia de que el Estado Nacional pretende inconsultamente poner en riesgo la sustentabilidad del transporte automotor de pasajeros de la Provincia del Chubut, lo que configura un manifiesto incumplimiento del Pacto Fiscal 2021, los Compromisos asumidos en el marco del Federalismo de concertación y los principios que lo rigen, así como el presupuesto para el año 2024.

VI.3. Peligro en la demora.-

Como expusimos precedentemente, la inevitable lentitud de los procedimientos puede provocar el riesgo seguro de que la resolución del conflicto resulte tardía, con una sentencia propia de un proceso de conocimiento que seguramente sea absolutamente justa pero paradójicamente ineficaz.

Puede suceder, que mientras se aguarda el normal desenlace del proceso común, se alteren y agraven las circunstancias fácticas y jurídicas existentes al momento en que se

procuró la puesta en marcha del órgano jurisdiccional, tornando de esta manera en ilusorias o ineficaces las decisiones jurisdiccionales destinadas a restablecer la plena vigencia del derecho sometido a debate. Al respecto la jurisprudencia ha entendido que: “El restante, es el peligro en la demora, consistente en la irreparabilidad del daño que se producirá en el tiempo que insumirá el dictado de la sentencia; consecuentemente la mera acreditación del peligro de modo objetivo torna operativa su procedencia. La Jurisprudencia de modo genérico entiende que “El peligro de la demora pide una apreciación atenta de la realidad comprometida, con el objeto de establecer cabalmente si las secuelas que llegue a producir el hecho que se pretende evitar pueden restar eficacia al reconocimiento del derecho en juego, operando por una posterior sentencia” (C.S. 306-2:2061 y sgtes.).

En nuestro caso, el peligro en la demora radica en el evidente **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 significará una desfinanciamiento del sistema que tornará imposible de sostener dicho servicio.

VI.4.- **No frustración del interés público.-**

La medida cautelar solicitada consistente en el dictado de la medida autosatisfactiva de conservar el Fondo Compensador del Interior por parte de la autoridad competente, no

generará una frustración del interés público, sino que -por el contrario- lo que se impedirá es que se afecte la sustentabilidad del sistema de transporte público de pasajeros y las necesidades emergentes de las distintas jurisdicciones del interior del país, siendo este justamente el interés público perseguido por la creación del Fondo Compensador al Transporte y su aplicación.

Va de suyo, que el desfinanciamiento intempestivo del sistema, lejos de satisfacer el interés público, lo contradice, al poner en verdadero riesgo el servicio de transporte público de pasajeros.

Cabe destacar que la intempestividad de la decisión tomada por el Estado Nacional no resulta un dato menor, pues ella configura un inesperado cambio de circunstancias que toma por sorpresa a la Provincia del Chubut, afectando gravemente la regularidad del transporte público de pasajeros, toda vez que resulta imposible que la Provincia pueda compensar cualquier desfinanciamiento.

En efecto, los recursos financieros provenientes del Fondo Compensador, constituyen fondos indispensables para el normal funcionamiento del sistema en jurisdicción provincial, y su eliminación y/o modificación significa contravenir el interés público que se tuvo en miras en su implantación.

V.I.5.- **Contracautela.-**

En virtud de lo prescripto por el artículo 200 inc.

1) de la ley de forma, solicitamos a V.E. se tenga por eximida a esta parte de prestar caución.

VI.6.- **Inexistencia de otras vías idóneas.-**

Dada la urgencia por remediar las consecuencias de la ilegal decisión adoptada por la Secretaría de Transporte de la Nación al eliminar el Fondo Compensador del Interior, las otras medidas procesales que contempla el Código ritual no permiten asegurar los derechos cuya cautela se pide, mediante la interposición de esta acción, en virtud de la naturaleza del objeto.

Lo hasta aquí expuesto demuestra que en el caso se hallan largamente reunidos los requisitos exigidos para el otorgamiento de la medida solicitada.

Por todo ello, solicitamos al magistrado actuante que decrete la medida autosatisfactiva requerida.

VII.- **HECHOS. FUNDAMENTOS.-**

VII.1.- **Antecedentes.-**

El día 11 de febrero de 2022 se firmó la Resolución N° 82/2022 del MINISTERIO DE TRANSPORTE por medio de la cual se reglamentó el Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país, creado por el artículo 125 de la Ley de Presupuesto de gastos y recursos de la Administración Nacional para el Ejercicio 2019 N° 27.467, prorrogado por el artículo 72 de la Ley N° 27.591, modificado por el Decreto de Necesidad y

Urgencia N° 882 de fecha 23 de diciembre de 2021, por un monto mensual de hasta (\$ 3.200.000.000, por los meses de enero, febrero y marzo, todos del año 2022, totalizando la suma de \$ 9.600.000.000 con destino a los Servicios de Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbanos y Suburbanos del interior del país.

No puede perderse de vista que, de acuerdo al mencionado artículo 125, el Fondo de Compensación fue creado para compensar los desequilibrios financieros que pudieren suscitarse a raíz de las modificaciones producidas por aplicación del artículo 115 de dicha ley 27.467, por medio del cual se derogó el artículo 5° del decreto 652/2002, dejando sin efecto los convenios suscriptos entre la ex Secretaría de Transporte y las jurisdicciones provinciales, por medio de los cuales se incluyó en el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU) la líneas de transporte afectadas al servicio público por automotor urbano de pasajeros de las distintas jurisdicciones.

En otras palabras, el Fondo de Compensación del Transporte público del interior del país encuentra causa en la circunstancia de haber dejado sin efecto dichos convenios, y con el objeto de compensar los desequilibrios financieros ocasionados como consecuencia de dicha medida adoptada por el propio Estado Nacional.

Los servicios beneficiarios son aquellos que no se

encuentran contemplados en el artículo 2° de la Ley N° 25.031, en la Resolución N° 168 de fecha 7 de diciembre de 1995 de la entonces Secretaría de Transporte del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, con las modificaciones introducidas en último término por la Resolución N° 66 de fecha 8 de mayo de 2019 de la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte, ni los servicios interurbanos e internacionales.

Como contrapartida, las jurisdicciones provinciales y/o municipales beneficiarias del “Fondo Compensador” deberán 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 Estado Nacional 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 involucrados.

Posteriormente en el marco de lo normado por la Resolución N° 263 de fecha 3 de mayo de 2022 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, publicada en Boletín Oficial el día 5 de mayo de 2022, se estableció la distribución correspondiente al “Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país”, creado por el artículo 125 de la Ley N° 27.467 de Presupuesto de gastos y recursos de la

Administración Nacional para el Ejercicio 2019, prorrogado por el artículo 72 de la Ley N° 27.591, modificado por el Decreto N° 882 de fecha 23 de diciembre de 2021, por un monto mensual de hasta \$3.500.000.000 por los meses de abril, mayo y junio, todos del año 2022, totalizando la suma de pesos \$10.500.000.000 con destino a los Servicios de Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbanos y Suburbanos del interior del país.

Por último en relación a lo dispuesto por la Resolución N° 401 de fecha 25 de junio de 2022 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, publicada en Boletín Oficial el día 27 de junio de 2022, por medio del cual se estableció la distribución del “Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano del interior del país”, por un monto mensual de hasta \$3.850.000.000, por los meses de julio, agosto y septiembre y por la suma de hasta \$ 4.500.000.000 para el mes de octubre, todos del año 2022, totalizando la suma de \$ 16.050.000.000 con destino a los Servicios de Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbanos y Suburbanos del interior del país.

En lo sucesivo, se establecieron nuevos montos de distribución del “Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país”, siendo el caso de la Resolución 86/2023 (15/02/2023), Resolución 361/2023 (13/06/2023) y Resolución 423/2023 (22/07/2023). En este último caso, se fijó un monto mensual de

hasta \$ 9.000.000.000 correspondiente a los meses de julio y agosto, ambos de 2023, totalizando la suma de \$ 18.000.000.000, con destino a los Servicios de Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbanos y Suburbanos del interior del país.

VII.2.- Federalismo de concertación. Aportes de la Provincia del Chubut. Cumplimiento de los compromisos asumidos.-

Se hace saber a V.S., que como expresión del federalismo de concertación, el día 07 de marzo de 2023 fue suscripto el Convenio (CONVE-2023-25011585- APN-DGD#MTR) entre la Provincia del Chubut, representada por el entonces Ministro de Gobierno y Justicia, en virtud de las facultades conferidas por el Decreto 05/2022, y el Ministerio de Transporte de la Nación representado por el entonces Secretario de Articulación Interjurisdiccional.

El Convenio tuvo por objeto dar continuidad a la Compensación tarifaria a las empresas de Transporte Público de Pasajeros por Automotor urbano y suburbano del interior del país, en pos de la sustentabilidad del sistema.

Asimismo, el 5 de julio de 2023, se suscribió entre las mismas partes la ADENDA H (CONVE- 2023-77683592- APN-DGD#MTR), por la cual la Provincia del Chubut se obliga, entre otras cosas:

- i.- a efectuar la distribución de los fondos

transferidos por el Ministerio de Transporte de Nación a aquellas empresas alcanzadas por el Fondo Compensador, dentro de los DOS (2) días hábiles de acreditados los fondos.

ii.- a aportar al sistema de transporte de pasajero urbano y suburbano por automotor, ya sea mediante transferencias, en dinero y/o en especie, a las empresas prestadoras de los servicios, un monto igual a los aportes girados por el Estado Nacional en el marco del Convenio, procurando la sustentabilidad de los servicios de transporte automotor.

Como puede apreciar el tribunal, a los fines de resultar beneficiaria del Fondo Compensador, **la Provincia del Chubut ha asumido diversos compromisos, entre ellos ha efectuado y continúa efectuando los correspondientes aportes al sistema de transporte de pasajeros urbanos y suburbanos por automotor**, conforme los montos que mantengan la proporción verificada por los aportes anteriores, procurando así la sustentabilidad de los servicios de transporte automotor de pasajeros involucrados.

A modo ilustrativo, mencionamos los siguientes aportes:

Por Decreto 1517 / 2023 (06/12/2023 se otorgó la compensación Tarifaria Provincial a las empresas de transporte terrestre urbano de pasajeros que prestan servicio en la Provincia del Chubut, por la suma total de \$147.000.000,00.

Por Decreto 1518 / 2023 (06/12/2023) se otorgó la Compensación Tarifaria Provincial a las empresas de transporte terrestre interurbano de pasajeros que prestan servicio en la Provincia del Chubut, por la suma de \$124.932.500,00.

Por Decreto 15 / 2024 (11/01/2024) se otorgó la Compensación Tarifaria Provincial a las empresas de transporte terrestre interurbano de pasajeros que prestan servicio en la Provincia del Chubut, por la \$187.398.750,00.

Por Decreto 16 / 2024 (11/01/2024) se otorgó la Compensación Tarifaria Provincial a las empresas de transporte terrestre urbano de pasajeros que prestan servicio en la Provincia del Chubut, por la suma total de \$220.500.000,00.

Lo expuesto, resulta ilustrativo del grado de cumplimiento por parte de la Provincia del Chubut respecto de los compromisos asumidos frente al Estado Nacional, al satisfacer regularmente con los aportes millonarios proporcionales al sistema, a fin de garantizar la sustentabilidad del transporte público automotor.

VII.3.- **Incumplimiento del Estado Nacional.**-

En este marco de situación, es que de manera intempestiva, y vulnerando los principios de buena fe y lealtad federal que rige el federalismo de concertación, el Gobierno Nacional anuncia la decisión de *“disminuir el subsidio a las*

empresas prestatarias de Jurisdicción Nacional” en el AMBA y además, eliminar “el Fondo Compensador del Interior, cuyas sumas también eran recibidas por empresas prestatarias de los servicios del resto del País”.

Como fundamento, alega que la reducción de subsidios en el AMBA, como la eliminación del que denomina Fondo Compensador del Interior, en los Consensos Fiscales de los años 2017 y 2018.

Sin embargo, es evidente que el Estado Nacional ha desconocido el hecho de que los mencionados Consensos Fiscales **no se encuentran vigentes, ya que fueron derogados por el Consenso Fiscal del año 2021, ratificado por el Congreso Nacional mediante la Ley 27.687.**

En este último acto enmarcado en el federalismo de concertación, el Estado Nacional y los Gobernadores provinciales, acordaron “dejar sin efecto las obligaciones asumidas en materia tributaria establecidas con anterioridad a través de los Consensos Fiscales suscriptos en fecha 16 de noviembre de 2017, 13 de septiembre de 2018, 17 de diciembre de 2019 y 4 de diciembre de 2020...”.

Por otra parte, el Estado Nacional también parece desconocer que la Ley de presupuesto del año 2023, en su artículo 81, **mantuvo la vigencia del Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y**

Suburbano del Interior del País creado por la Ley 27.467 de presupuesto del año 2021.

En efecto mediante dicha norma el Fondo Compensador ha sido prorrogado, fijándose un presupuesto de \$85.000.000.000 para el año 2023, cifra que se distribuyó efectivamente; distribuyéndose en jurisdicción de la Provincia del Chubut los montos que surgen de la Planilla “Pagos Subsidios Nación” que acompañamos, confeccionada por la Subsecretaría de Autotransporte Terrestre, dependiente del Ministerio de Gobierno provincial.

Ahora bien, lo destacable es que **el presupuesto 2023 (Ley 27.701) se encuentra prorrogado** en los términos del artículo 27 de la Ley 24.158 de Administración Financiera por el Decreto 88/2023, por lo que en modo alguno puede decirse que aquel fondo haya caducado, sino que, por el contrario, tiene plena aplicación en el presente año 2024.

El precepto normativo citado reza lo siguiente:

“Establécese la prórroga del Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País por la suma de pesos ochenta y cinco mil millones (\$ 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”.

De hecho, corresponde tener en consideración que se encuentra en vigencia la asignación específica del impuesto que establece la Ley N° 23.966 (impuesto a los combustibles), para el financiamiento del Fondo de Compensación del Transporte, razón por la cual mal podría el Estado Nacional eliminarlo y/o reducirlo, sin que el Congreso efectúe las adecuaciones legales pertinentes en orden al destino de la recaudación de ese impuesto.

Asimismo, siendo que el artículo 19 inciso g) de dicha ley fija esa asignación en un 2,55% del producido por dicho impuesto, tampoco resultaría razonable que el transporte de jurisdicción provincial se vea privado de percibir los recursos provenientes de su recaudación, lo que deja en evidencia que la decisión aquí cuestionada carece de todo sustento y justificación, máxime si se toma en consideración que mediante el Decreto Nro. 107/2024 el Poder Ejecutivo Nacional estableció un incremento en el Impuesto a los combustibles, lo que indefectiblemente redundará en un incremento de la mencionada asignación específica al financiamiento del transporte público.

En este estado de cosas, queda suficientemente claro que la situación es verdaderamente alarmante, toda vez que la sustentabilidad del sistema de transportes público de pasajeros depende necesariamente de los aportes provenientes del Fondo

Compensador, siendo insuficientes los recursos comprometidos por la Provincia del Chubut, e imposible que el desfinanciamiento provocado por la decisión intempestiva y arbitraria del Estado Nacional pueda ser compensado por la provincia.

Note V.S. que la participación de Chubut en el Fondo Compensador es de aproximadamente el 2%, lo que para el año 2023 significó un aporte de más de 400 millones de pesos (Planilla Pagos Subsidios) para el transporte de jurisdicción provincial. Por su parte, la provincia del Chubut aporta a las líneas urbanas e interurbanas un total de 408.000.000 millones de pesos por mes, para adicionar al subsidio nacional a modo de compensación tarifaria para garantizar el acceso al transporte público de los usuarios y, a su vez, los municipios aportan a sus urbanos municipales un porcentaje del valor de la tarifa con el mismo fin.

Por ello, insistimos en que la tesitura adoptada por el Estado Nacional, lejos de resultar conteste con los Consensos Fiscales, configura un incumplimiento manifiesto del Pacto Fiscal suscripto en 2021, y por ende de los más elementales principios rectores del federalismo de concertación.

Al respecto, tiene dicho la Corte Suprema de Justicia (Fallos: 322:1781) en relación a los sistemas concertados entre la Nación y las Provincias, tendientes a la armonización fiscal interna, que **conforman una manifestación positiva del**

federalismo de concertación tendiente a adoptar políticas uniformes que consigan la armonización tributaria y que tiendan a lograr el crecimiento de la economía nacional y la reactivación de las economías regionales. Agregó que estas normas configuran el **derecho intrafederal** y que se incorporan una vez ratificado por cada Legislatura Provincial al derecho público interno de cada una de ellas, aunque con la diversa jerarquía que le otorga su condición de ser expresión de la voluntad común de los órganos superiores de nuestra organización constitucional: la Nación y las Provincias.

Asimismo, que la esencia misma del derecho intrafederal impone concluir que **las leyes-convenio y los pactos que lo componen no se encuentran en una esfera de disponibilidad individual de las partes, y solo pueden ser modificados por otro acuerdo posterior de la misma naturaleza, debidamente ratificado por leyes emanadas de las jurisdicciones intervinientes** (Fallos: 322:1781; 338:1356 y 1389, entre otros). En tal sentido, **es preciso recordar que los principios constitucionales de buena fe y lealtad federal —que repelen la idea de una Nación fragmentada y procuran el armónico desarrollo de las necesidades locales junto con las nacionales— impiden que uno, de los sujetos del sistema adopte de modo intempestivo medidas que puedan afectar al resto de los miembros de la federación** (lo resaltado y subrayado

nos pertenece).

En definitiva, y como puede apreciarse, no sólo se pretende fundar una decisión de política pública en acuerdos que ya no se encuentran vigentes, sino que se desconoce también la legislación aplicable y los convenios suscriptos con la Provincia del Chubut, que expresamente contradicen la validez de las medidas anunciadas, máxime al existir recursos presupuestarios previstos en la Ley de presupuesto reconducida para el año 2024.

Los claros argumentos expuestos ponen de manifiesto la arbitraria decisión adoptada por el Gobierno Nacional, así como la vulneración de los derechos de la Provincia del Chubut y de sus habitantes, todo lo cual habilita la procedencia de la medida autosatisfactiva que se solicita, con costas a la contraria.

VIII.- **DERECHO.**

Fundamos nuestro derecho en los artículos 1, 14, 18 y 43 de la Constitución Nacional; artículo 81 de la Ley de Presupuesto Nacional; artículos 12 y 14 de la Constitución de la Provincia del Chubut y Pactos Internacionales incorporados por el artículo 75, inc. 22 de la Constitución Nacional.

Desde la perspectiva del art. 14, las Leyes N° 12.246, N° 20.091 y N° 22.520 (T.O. Decreto N° 438/92), el Decreto Reglamentario N° 958 del 16 de junio de 1992, el Decreto N° 1.388 del 29 de noviembre de 1996, las Resoluciones N° 24.833 del 4 de

octubre de 1996 y N° 25.429 del 5 de noviembre de 1997 y el Pacto Fiscal 2021; el transporte se ha convertido en una de las áreas más problemáticas de la gestión estatal.

En particular para la Provincia del Chubut, resulta el transporte público un medio indispensable no solo para la movilidad de la población, sino también, como instrumento de realización de un conjunto de derechos entre ellos la educación, la salud, la recreación entre otros. De allí que teniendo el deber y asumido el compromiso de asegurar la sustentabilidad del sistema de transporte público de pasajeros, se encuentre conminada a recurrir ante los estrados de V.S. a fin de hacer cesar el desfinanciamiento del sistema que persigue el Estado nacional.

IX.- **PRUEBA.**

A fin de acreditar los extremos invocados, ofrecemos los siguientes medios de convicción:

Documental:

- 1) Acta Nro. 1.
- 2) Copia certificada del Decreto de designación como Fiscal de Estado de la Provincia del Chubut.
- 3) Copia Poder general para juicios;
- 4) Decreto 15/2024;
- 5) Decreto 16/2024;
- 6) Decreto 1517/2023;

- 7) Decreto 1518/2023;
- 8) Decreto 924/2023;
- 9) Ampliación Adenda IV Convenio;
- 10) Convenio de fecha 13/03/2023:
- 11) Detalle pagos compensación.

X.- **RESERVA DE CASO FEDERAL.-**

Dado el caso constitucional y la índole federal de los argumentos desarrollados en la presente, es que formulamos la reserva de interponer oportunamente el recurso extraordinario federal ante la Excma. Corte Suprema de Justicia de la Nación (Art. 14 de la Ley 48), para el supuesto improbable en que dichos planteos no fueran aceptados por V.S.

XI.- **PETITORIO.-**

En virtud de las consideraciones de hecho y de derecho expuestas precedentemente, solicitamos al señor Juez:

1.- Se nos tenga por presentados, por parte en el carácter invocado, y por constituido el domicilio indicado.

2.- Tenga por solicitada la medida autosatisfactiva, en contra del Estado Nacional - Poder Ejecutivo Nacional. — Secretaría de Transporte.

3.- Tenga por ofrecida y acompañada la prueba.

4.- A todo evento, tenga por efectuada la reserva del caso constitucional y federal.

5.- Previo los trámites de ley, haga lugar a la

medida solicitada, haciendo cesar la decisión del Estado Nacional de eliminar/reducir unilateralmente el Fondo Compensador al Transporte Público, publicada en "https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-reduce-el-subsidio-las-empresas-para-priorizar-la-asistencia-los-usuarios", con costas a la contraria, ordenando que 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

Proveer de Conformidad

SERÁ JUSTICIA



Dr. ANDRES GIACOMONE
FISCAL DE ESTADO



Lic. Ignacio Agustin TORRES
Gobernador de la Provincia del Chubut



Dr. Javier STAMPONE
ABOGADO
C.P.R. N° 2097
M.F. T° 122 - F° 361