



**LOS SUBSIDIOS
EN ARGENTINA II
TRANSPORTE Y ALIMENTOS**

**Documento Nº 32
Buenos Aires, Agosto 2009**

LOS SUBSIDIOS EN ARGENTINA

INDICE

I. TRANSPORTE

I.1.1. Cuantificación de los subsidios para el transporte pagados por el SIT

I.1.2. Otros subsidios al transporte

I.2. Resumen de los subsidios en el transporte

II. ALIMENTOS

II.1. Mecanismos sectoriales de subsidio

II.2.1. Granos

II.2.2. Harina de Trigo

II.2.3. Harina de Maíz

II.2.4. Faena de Ganado Bovino

II.2.5. Faena de Ganado Porcino

II.2.6. Faena Avícola

II.2.7. Aceites

II.2.8. Tambos

II.2.9. Industria Láctea

II.3. Cuantificación Subsidio a los Alimentos

ANEXO 1 - Evolución normativa de subsidios en transporte

ANEXO 2 - Evolución normativa de subsidios en alimentos

I. TRANSPORTE

Desde la crisis de 2001 / 2002, las tarifas de colectivos urbanos, trenes y subtes tuvieron mínimas variaciones a pesar del considerable aumento que registraron los combustibles, los salarios y el resto de los insumos del sector. Este casi congelamiento de tarifas es posible gracias a los crecientes subsidios que recibe el sector. En el sector transporte existen subsidios directos (pagos directos a los prestadores del servicio, ya sean empresas privadas o públicas) e indirectos (a través de la provisión de combustible a precios diferenciales).

I.1. Los subsidios directos del Sistema Integrado de Transportes

Una parte importante de los subsidios al transporte se financia por medio de una Tasa sobre el Gasoil y otra parte son abonados directamente por el Gobierno Nacional con fondos del Presupuesto.

El sistema que actualmente nutre los subsidios al transporte se originó en 2001 pero con otro objetivo. En aquel año se implementó un Fideicomiso (el Sistema de Infraestructura del Transporte o SIT), para promover el desarrollo de infraestructura vial y financiar un programa de competitividad para el sector transporte mediante la reducción de las tarifas de peaje en las rutas. De este modo, la recaudación de la Tasa sobre Gasoil tenía como destino realizar obras de viales y compensar a los concesionarios de las rutas cuyos peajes se redujeron.

Sin embargo, la crisis del año 2002 cambió el destino de los fondos del Fideicomiso. El SIT se segmentó en el Sistema Vial Integrado (SISVIAL) y el Sistema Integrado de Transporte Terrestre (SITRANS) y los fondos comenzaron a usarse para subsidiar el desfasaje entre costos y tarifas de los servicios de transporte, exclusivamente por suba de precios de insumos y salarios. Al principio se usó solo una pequeña parte de los fondos fideicomitidos pero con el correr del tiempo la compensación de tarifas fue tomando mayor ponderación en la medida

que la inflación y las subas de salarios se fueron “colando” en los costos del sector.

En abril de 2002¹ el poder ejecutivo incorporó al transporte automotor de pasajeros como beneficiario del SIT debido a la situación de emergencia económica. El 60% de los fondos aportados por el impuesto al gas oil se destinó al SISVIAL, o sea a financiar obras y el 40% al SITRANS, que fueron a subsidiar al transporte automotor de pasajeros de áreas urbanas y suburbanas y al transporte ferroviario.

Desde 2004 en adelante y de diversas maneras se fueron incrementando los recursos destinados a subsidiar el sistema de transportes. En marzo de 2004² se aumentaron los fondos con destino al SITRANS del 40% al 50% de la recaudación de la Tasa sobre el Gasoil. También hubo una nueva reducción de la tarifa de peaje en los corredores concesionados, disponiendo que los Concesionarios sean compensados por el SIT.

En 2005 el Congreso transformó la Tasa sobre el Gasoil en impuesto y lo elevó al 20,2% del precio de venta sin impuestos. Al año siguiente el Poder Ejecutivo volvió a aumentar los subsidios al transporte automotor, esta vez con fondos del Tesoro Nacional³. Por último, a finales de 2007 la tasa del impuesto sobre el gasoil volvió a ser aumentada del 20,2% al 21%, para seguir acrecentando los subsidios al sector.

Todo este desarrollo cronológico de la normativa muestra la siguiente tendencia:

- 1) se fueron creando cada vez más mecanismos de compensaciones al transporte automotor de pasajeros urbanos y suburbanos, por ejemplo:
 - a) subsidio directo de compensación tarifaria (SISTAU), b) Régimen de

¹ Decreto 652 del 22 de abril de 2002.

² Decreto 301 del 11 de marzo de 2004.

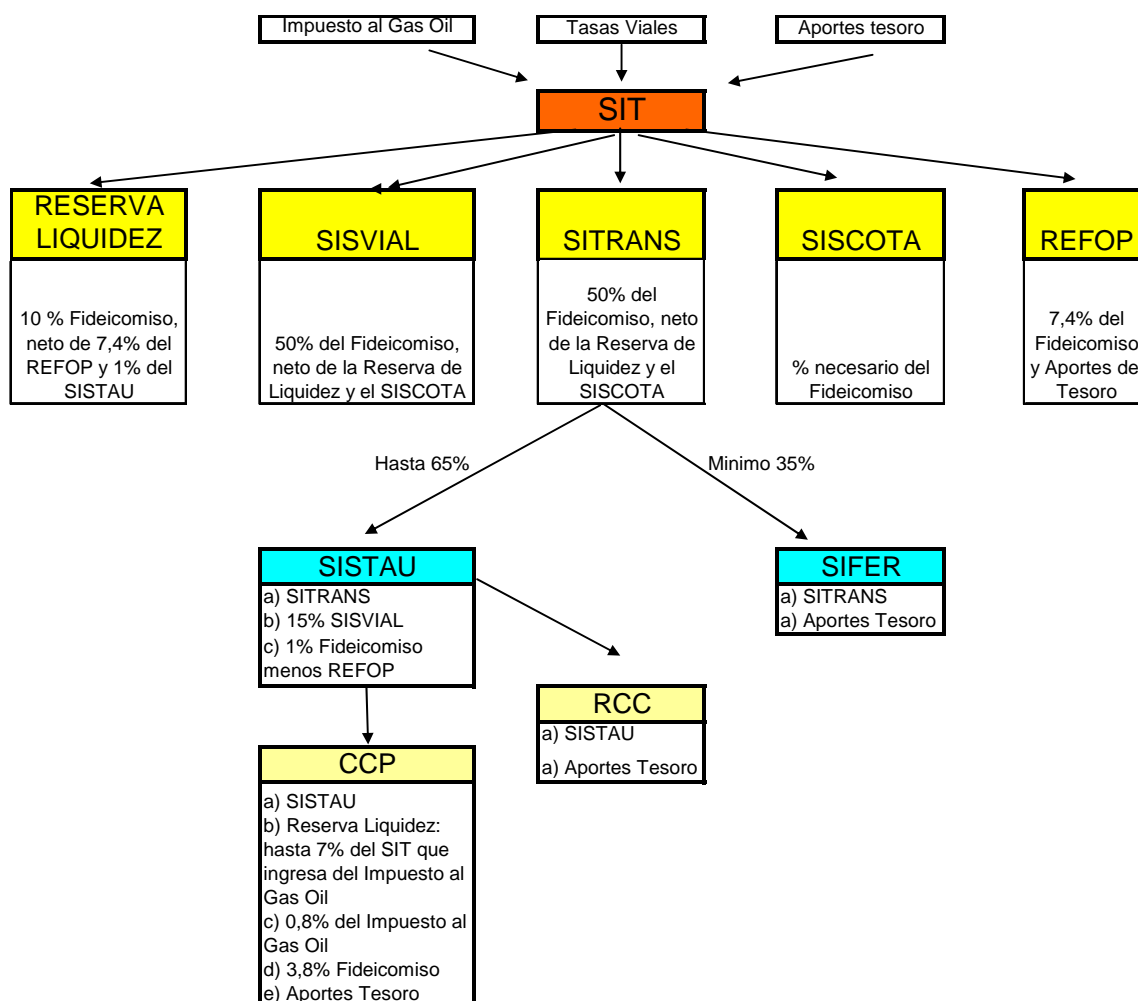
³ Decreto 678 del 2 de junio de 2006.

Profesionalización (REFOP) y c) reducción (en algunos casos eliminación), de las tarifas de peaje en algunos corredores viales (SISCOTA)⁴;

- 2) se usó la reserva de liquidez del fondo fiduciario y se traspasaron recursos del SISVIAL hacia el SISTAU, o sea se subsidió cada vez más los costos operativos de las empresas de transporte a costa de fondos que se deberían haber destinado a gastos de capital en infraestructura y
- 3) se incrementó la tasa del impuesto al gas oil para aumentar el flujo de fondos para subsidios y cuando la recaudación de este impuesto no alcanzó, se recurrió a fondos del Tesoro Nacional.

En resumen, el esquema actual del flujo de fondos para financiar los subsidios en el sector transporte puede graficarse de la siguiente manera:

⁴ Se excluye aquí el subsidio directo en el precio de compra del gasoil que será tratado más adelante.



Originalmente todo el sistema de compensaciones y subsidios para el transporte era de carácter transitorio. Por eso cada Decreto o Resolución que se dictaba imponía un período de vigencia. Sin embargo, el Decreto 98/2007 estableció que todo el andamiaje de subsidios va a tener vigencia hasta que también lo tenga la Ley de Emergencia Pública 25.561, que el Congreso Nacional viene ratificando año tras año.

I.1.1. Cuantificación de los subsidios para el transporte pagados por el SIT

Desde 2002 hasta junio de 2008, el SIT tuvo ingresos por casi \$ 14.950 M, de los cuales \$ 11.450 M provinieron del impuesto / tasa sobre el gasoil y el resto fueron mayoritariamente aportes directos del Tesoro Nacional.

Fondos distribuidos por el Sistema de Infraestructura del Transporte

En millones de \$

Año	SISTAU Pasajeros	Total transporte de carga (*)	Total transporte automotor	SIFER (ferrocarriles)	TOTAL subsidios al transporte distribuidos	Montos no distribuidos del SITRANS	TOTAL SITRANS	SISVIAL (rutas)	TOTAL SIT
	a	b	c=a+b	d	e=c+d	f	g=e+f	h	i=g+h
2002	149	0	149	76	225	106	331	616	947
2003	342	15	357	177	533	7	540	738	1.277
2004	499	76	575	228	803	86	889	857	1.746
2005	694	228	922	246	1.168	118	1.287	715	2.002
2006	1.206	264	1.470	238	1.708	22	1.730	667	2.398
2007	2.420	348	2.768	374	3.142	-29	3.113	784	3.897
I sem 08	1.508	319	1.827	290	2.117	123	2.240	437	2.677
TOTAL	6.818	1.250	8.067	1.630	9.697	433	10.130	4.814	14.944

(*) Incluye SISTAU Cargas, REFOP y SISCOTA

Fuente: Elaboración propia en base a UCOFIN

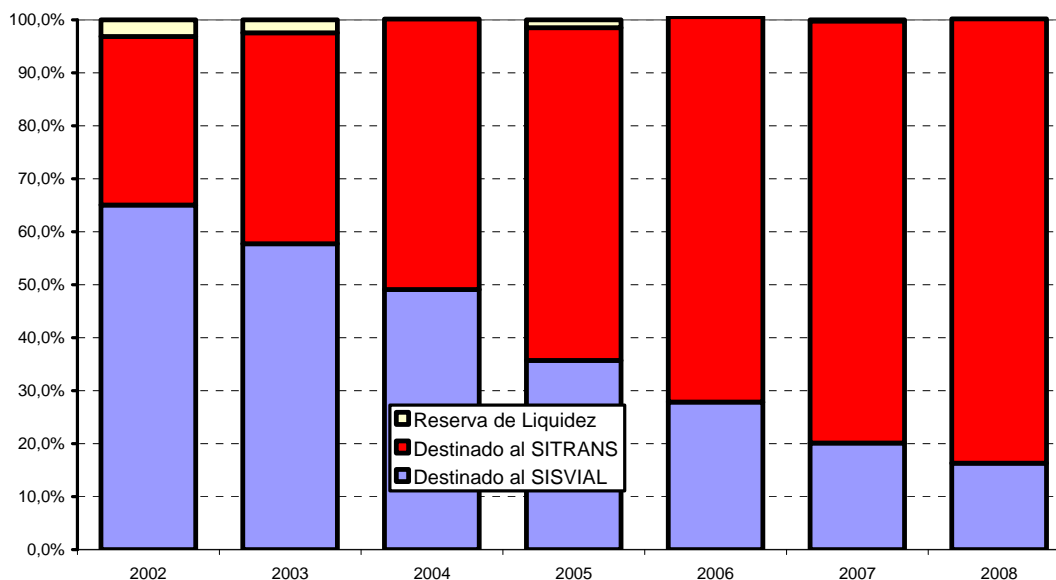
En todo ese mismo período \$ 4.800 M fueron a financiar obras viales a través de las concesionarias de autopistas (el 32%) y un poco más de \$ 10.100 M al sistema de transporte (el 67%)⁵, de los cuales se distribuyeron entre las empresas de transporte \$ 9.700 M. Esta distribución no fue uniforme en el tiempo. Al principio la mayoría de los recursos iban al sistema vial y una menor parte a compensar a los transportistas (por ejemplo en 2002 el 65% de los recursos fueron al SISVIAL). Sistemáticamente la relación se fue invirtiendo, llegando en 2008 a que solo una mínima parte del dinero va al sistema de caminos (16%) y casi todo a los subsidios del transporte. Podría decirse que los recursos del SISVIAL están prácticamente congelados nominalmente desde 2002⁶.

⁵ La diferencia entre el total ingresado y las sumas distribuidas (\$ 33 M o 1%) quedó como reserva de liquidez del sistema.

⁶ Esto puede introducir una nueva perspectiva en el tema subsidios respondiendo la siguiente incógnita: ¿cuánto del aumento del gasto de Vialidad Nacional en este período es para reemplazar el mantenimiento de las rutas concesionadas que los permisionarios dejaron de realizar?

Distribución de los fondos ingresados al Sistema de Infraestructura del Transporte

(en % sobre el total)



De los recursos destinados al SITRANS (es decir a subsidiar transportes), los subsidios pagados al transporte automotor se llevaron más de \$ 8.000 M, es decir el 84% del total⁷ y el transporte ferroviario solo \$ 1.650 M (el 16%). Nuevamente, a través del tiempo la participación de los ferrocarriles en el reparto fue cayendo (en 2002 era del 35%). Esto en parte se explica por la re-estatización en estos años de varias líneas de ferrocarril, que comenzaron a ser financiadas con asignaciones presupuestarias del Gobierno Nacional, sin pasar por el SIT.

Con el tiempo los subsidios al transporte fueron aumentando. En 2003 totalizaron poco más de \$ 500 M, el año pasado casi \$ 3.150 M y en el primer semestre de 2008 casi \$ 2.250 M. La tasa promedio de aumento es del 50% para cada año que pasó desde el comienzo del régimen.

⁷ De este total, \$ 6.800 M correspondieron al transporte de pasajeros y \$ 1.600 M al de cargas.

I.1.2. Otros subsidios al transporte

Además de los subsidios canalizados por medio del SIT, hay otras vías de compensación para los prestadores de servicios de transporte. Por ejemplo, a partir de la paulatina rescisión de algunos contratos de explotación del servicio ferroviario urbano⁸, comenzaron a realizarse transferencias directas del Gobierno Nacional a las empresas con fondos del Presupuesto. Entre 2006 y el primer semestre de 2008 esas asignaciones de fondos llegaron a \$ 5.150 M y crecen a una tasa promedio del 60% cada año.

Además de estas asignaciones directas a los ferrocarriles, las empresas de transporte urbano de pasajeros (automotor y ferroviario)⁹ también reciben gasoil a un precio diferencial. Este beneficio tiene su origen en el Decreto 652 de abril de 2002 (luego complementado por una serie de normas)¹⁰ que básicamente dispone que los productores de gasoil suministren a las empresas de transporte una cantidad determinada de combustible al precio mencionado. Inicialmente ese precio diferencial fue fijado en \$ 0,75 por litro y luego fue elevado a \$ 0,82.

Por la diferencia de precio con el valor de mercado¹¹, las empresas productoras de gasoil reciben un certificado de crédito fiscal que pueden deducir de los derechos de exportación que les corresponda pagar por sus ventas al exterior, por lo que el costo de estas ventas subsidiadas de combustibles no aparece explícitamente reflejado en las cuentas del sector público, aunque sí representan un menor ingreso en concepto de retenciones.

⁸ A mediados de 2004 se revocó la concesión del Ferrocarril San Martín y a mediados de 2007 las de las líneas Roca y Belgrano Sur.

⁹ Dejamos fuera el transporte fluvial y marítimo que también recibe gasoil a precio diferencial pero en cantidades poco significativas.

¹⁰ El más importante es el Decreto 1912/2002 del 25 de septiembre.

¹¹ En realidad la compensación surge de una fórmula que básicamente compara el precio subsidiado (\$ 0,82 por litro) con el 90% del precio promedio en surtidor sugerido al público por las empresas refinadoras en la Ciudad de Buenos Aires.

Mensualmente se entregan unos 95.000 M3 de gasoil subsidiado a las empresas¹². Este volumen se ha mantenido constante a lo largo del tiempo y de esta forma también se mantuvo constante el costo del subsidio mientras el precio de venta de mercado del combustible estuvo casi congelado. Así, entre 2004 y 2006 el costo para el Tesoro promedió poco más de \$ 500 M anuales sin grandes variaciones. En 2007 subió a \$ 700 M y en el primer semestre de 2008 ya trepó a casi \$ 500 M. En total, en cuatro años y medio el Estado gastó casi \$ 2.800 M en la entrega de combustible subsidiado para el transporte.

I.2. Resumen de los subsidios en el transporte

Circunscribiéndonos al transporte de pasajeros, desde 2002 el Gobierno Nacional gastó un total de \$ 16.600 M para mantener casi invariables las tarifas.

EL SUBSIDIO EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

	2002 (jun - dic)	2003	2004	2005	2006	2007	2008 I semestre	TOTAL 2002-2008
SUBSIDIOS PAGADOS (en millones de \$)								
Colectivos (SISTAU Pasajeros)	149	342	499	694	1.206	2.420	1.508	6.818
Trenes + subtes (SIFER)	76	177	228	246	238	374	290	1.629
Precio diferencial gasoil	0	180	473	549	562	705	496	2.965
Trenes	0	8	23	26	15	6	4	82
Colectivos	0	172	450	523	547	699	492	2.883
Asignaciones presupuestarias a trenes	8	10	12	13	1.392	2.339	1.424	5.198
TOTAL	233	709	1.212	1.502	3.398	5.838	3.718	16.610
PASAJEROS TRANSPORTADOS (en millones de boletos pagados)								
Colectivos	1.123	1.296	1.439	1.558	1.630	1.664	850	9.560
Trenes + subtes	576	604	636	666	697	672	350	4.201
TOTAL	1.699	1.900	2.075	2.224	2.327	2.336	1.200	13.761
SUBSIDIO PROMEDIO POR BOLETO (en pesos)								
Colectivos	0,13	0,40	0,66	0,78	1,08	1,87	2,35	1,01
Trenes+subtes	0,15	0,32	0,41	0,43	2,36	4,05	4,91	1,64
TOTAL	0,14	0,37	0,58	0,68	1,46	2,50	3,10	1,21
En % de la tarifa de colectivos	17	50	82	98	134	234	235	125
En % de tarifa de tren y subte	21	46	59	61	337	578	584	225

Fuente: **M&S Consultores** en base a Ministerio de Economía, UCOFIN, CNRT y ASAP

¹² Aunque hay establecido un cupo máximo de 106.000 M3.

El transporte automotor se llevó \$ 9.700 M y el ferroviario \$ 6.900 M. El primero crece acelerada y constantemente. El año pasado llegó a \$ 3.100 M y en el primer semestre de 2008 fueron \$ 2.000, a pesar que en enero se ajustaron las tarifas de estos servicios. En el caso de los ferrocarriles, los subsidios tuvieron un fuerte aumento a partir del año 2006 que coincide con la re – estatización de varias líneas de trenes urbanos. En 2007 fueron \$ 2.700 M y entre enero y junio de 2008 \$ 1.700 M.

Estimativamente puede decirse que los colectivos transportan 1.700 millones de pasajeros por año¹³, lo que implica que por cada pasajero el Estado abona un subsidio de aproximadamente \$ 2 (medido como un promedio de 2007 y el I semestre de 2008), o sea casi 2 veces la tarifa promedio del sistema. Los trenes y subtes transportan menos de 700 millones de pasajeros al año¹⁴. En este caso el subsidio resultante de alrededor de \$ 3 por pasajero, unas 5 veces la tarifa actual.

¹³ La última cifra oficial de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte es de 1.664 millones en 2007, con un muy moderado crecimiento respecto al año anterior.

¹⁴ En 2007 fueron 672 millones de pasajeros y se observó una caída del 3,6% respecto a 2006.

II. ALIMENTOS

Como consecuencia de la suba de los precios internacionales de los commodities de los últimos años, a principios de 2007 el gobierno nacional implementó una serie de medidas para mantener los precios en el mercado interno vía un complejo sistema de compensaciones y subsidios al sector alimentario.

Para financiar estas compensaciones a productores se incrementó en 4% la tasa de derecho de exportación de los productos del complejo de soja¹⁵. El gobierno estimó que con esta medida se recaudaría 400 millones de dólares adicionales, lo que sumado a un aporte del tesoro nacional de 100 millones de dólares, totalizaría un total de 500 millones de dólares para fundear la implementación de la política de compensaciones al sector.

El mecanismo de subsidios consiste en la devolución a los beneficiarios del sistema del valor de las materias primas adquiridas en el mercado interno entre un valor de abastecimiento fijado por el Ministerio de Economía y un valor de mercado establecido por la Secretaria de Agricultura. El objetivo principal consiste en que industriales accedan a la materia prima a un costo tal que no les impacte en su estructura de valor para preservar el poder adquisitivo de la población, sin afectar el nivel de actividad.

En el principio del programa de compensaciones abarcaron solo a los productores de granos (trigo, maíz, girasol y soja) y aceites (girasol y soja). Posteriormente se fueron incorporando más sectores, entre los que se cuentan los engordadores cárnicos (bovinos, porcinos), productores avícolas y tamberos, entre otros. Según el tipo de actividad, la compensación se hace en forma directa (molinos, productores de trigo, etc.) o a través de fórmulas de conversión aplicadas al producto final (producción porcina, avícola, aceites, etc.).

¹⁵ Resolución 10/2007 del Ministerio de Economía y Producción, publicada el 12 de enero.

Respecto a los organismos encargados de articular este complejo andamiaje de subsidios, se designó a la Oficina Nacional de Control Comercial Agropecuario (ONCCA) como autoridad de aplicación en lo referente a las reglamentaciones de los distintos decretos presidenciales y resoluciones ministeriales. Por su parte el Ministerio de Economía (MEyP) y la Secretaría de Agricultura (SAGPyA) establecen los precios de referencias que sirven para el cálculo de los subsidios, al tiempo que la Secretaría de Comercio Interior (SCI) actúa certificando el cumplimiento de las obligaciones de los beneficiario previo a la liquidación del subsidio.

En ningún momento se estableció la obligatoriedad del régimen. El sistema está disponible a los productores pertenecientes a los sectores involucrados, siendo requisito para el acceso, mantener los precios de salida de fábrica vigentes en noviembre de 2006 y/o cumplir con los acuerdos de precios firmados con la SCI.

Con el transcurrir del tiempo, las resoluciones del Ministerio de Economía y la ONCCA fueron incorporando nuevos sectores al sistema de subsidios, además de ir regulando y modificando el marco legal de los mecanismos de compensación.

II.1. Mecanismos sectoriales de subsidio

Cada uno de los sectores involucrados tiene un mecanismo que “ad hoc” para acceder al subsidio respectivo que le corresponde. Este esquema de subsidios implementado para el sector alimentario en todos los casos es voluntario, o sea que las empresas pueden optar por entrar o no en el sistema. La normativa ha definido una serie de requisitos que hacen al blanqueo de la actividad, pero en muchos casos se ha convertido en una barrera al acceso de los subsidios y compensaciones.

II.2.1. Granos

El mecanismo definido por la Resolución 9/2007 del MEyP consistió en la devolución, por cada tonelada procesada destinada al mercado interno, de la diferencia entre el precio de abastecimiento interno y el valor de mercado (Valor FAS Teórico) del producto, determinado por la SAGPyA en forma periódica¹⁶.

En enero de 2007, el MEyP fijó por medio de la Resolución 19 los precios de abastecimiento interno de los cuatro productos sobre los cuales se calcularían inicialmente las compensaciones (trigo pan, maíz, girasol y soja). Más adelante (en abril) se incorporarían el aceite de girasol y de soja. Por su parte, la SAGPyA a través de la Resolución 42/07 estableció el precio de mercado por tonelada de los productos maíz, trigo, girasol y soja, a la vez que delegó en la Dirección de Mercados Agroalimentarios la publicación diaria de los precios. Así se comenzó a informar diariamente los precios de mercado, cuya diferencia con los precios de abastecimiento definían el monto a compensar.

En el período considerado y en línea con la evolución de los precios internacionales, los precios de mercado mostraron incrementos significativos respecto de los precios de abastecimiento interno que están fijos desde enero de 2007. Así, la diferencia que inicialmente se encontraba, en promedio, en el 25% del precio de mercado, a fin de junio pasado ya superaba el 100%.

Precios de abastecimiento interno y de mercado

	Precio de abastecimiento \$ por tn	Precio de mercado (SAGPyA) \$ por tn			Diferencia en %		
		ene-07	jun-07	ene-08	ene-07	jun-07	jun-08
Trigo pan	370	428	543	740	15,7	46,8	100,0
Maíz	293	421	328	509	43,7	11,9	73,7
Girasol	524	614	810	1.266	17,2	54,6	141,6
Soja	462	603	679	974	30,5	47,0	110,8
Aceite de Girasol	1.187	1.490	1.969	3.106	25,5	65,9	161,7
Aceite de Soja	1.120	1.416	1.782	2.314	26,4	59,1	106,6

¹⁶ Artículo 3º de la Resolución 9/2007 del MEyP

II.2.2. Harina de Trigo

La ONCCA a través de de la Resolución 378 del 17 de enero de 2007 implementó el mecanismo de subsidio para los industriales que vendan al mercado interno productos derivados del trigo.

Según esta norma, el subsidio se determinaba como la diferencia por tonelada entre el precio de abastecimiento interno (fijado en la Resolución N° 19 del MEyP) y el precio que periódicamente publica la SAGPyA. En otras palabras, el subsidio establecido por la Resolución 378 se puede expresar como:

$$\text{Sub} = Q * (P - P_i) \quad \text{siendo,}$$

Q = cantidades declaradas por las empresas como ventas al mercado interno

P = precio del trigo publicado por la SAGPyA equivalente al valor FAS teórico a partir del precio FOB por tonelada promedio

P_i = precio de abastecimiento del trigo publicado por MEyP Resolución 19.

Pocos días después la ONCCA modificó el mecanismo de determinación del subsidio¹⁷:

P* = precio que conste en la factura de compra o P, el menor

Posteriormente, la Resolución ONCCA 11/2007 incorporó una innovación al sistema, desdoblado a los beneficiarios entre “productores de trigo” y “molinos harineros” y estableciendo un subsidio específico para cada uno de ellos:

¹⁷ Resolución 674/07 de la ONCCA, del 21 de enero.

- a) Para el productor de trigo en la diferencia entre el precio que fije la SAGPyA y el precio de venta, que específicamente se corresponde con el precio de referencia puesto en molino, siempre que no sea menor al precio de abastecimiento establecido por la Resolución N° 19 del MEyP, de lo contrario se toma éste último. En concreto,

P = precio del trigo publicado por la SAGPyA equivalente al valor FAS teórico a partir del precio FOB por tonelada promedio

Pi = precio de abastecimiento del trigo publicado por MEyP Resolución 19 o precio de referencia puesto en molino, el mayor

- b) Para el caso del Molino Harinero en la diferencia entre el precio de referencia puesto en molino y el precio de abastecimiento establecido por la citada Resolución N° 19/07 del MEyP. Concretamente

P = precio de referencia puesto en molino

Pi = precio de abastecimiento del trigo publicado por MEyP Resolución 19.

Finalmente, la Resolución ONCCA 1887 de julio de 2007 incorporó al mecanismo de subsidios a las operaciones que realizan los molinos a través de acopiadores y cooperativas. En este caso en particular el subsidio se determinó como:

- a) Para los Molinos, la diferencia entre el precio de referencia en pizarra del puerto de afluencia del Molino y el precio de abastecimiento establecido por la Resolución N° 19 MEyP. O sea,

P = precio de referencia en pizarra del puerto de afluencia del Molino

Pi = precio de abastecimiento del trigo publicado por MEyP Resolución 19.

b) Para los Productores, la diferencia entre el precio que fijó la SAGyP y el precio de referencia en pizarra del puerto de afluencia del Molino. Es decir,

P = precio del trigo publicado por la SAGPyA equivalente al valor FAS teórico a partir del precio FOB por tonelada promedio

Pi = precio de referencia en pizarra del puerto de afluencia del Molino

Como ejemplo, si un productor vendió 100 toneladas de trigo a \$ 670 por tonelada en enero de 2008, el productor recibió \$70 por tonelada (diferencia entre el FAS de trigo \$740 - \$670 que es el valor percibido), mientras que el Molino Harinero recibió \$300 por tonelada comprada (surge de la diferencia del valor pagado = \$670 menos el valor de abastecimiento que es de \$370). En este ejemplo, al productor de trigo se le habrá compensado con un total de **\$ 7.000** por toda la operación y al Molino se le liquidaron **\$ 30.000** por las cien toneladas adquiridas.

Ejemplo de subsidio en la harina

1	Cantidad (Q)	100	tn		
2	Precio de venta real	670	\$ / tn		
3	Precio de abastecimiento	370	\$ / tn		
4	Precio de mercado (SAGPyA)	740	\$ / tn		

<p>Subsidio para el productor de trigo</p> <p>Subsidio para el molino</p>	<p>\$ 7.000</p> <p>\$ 30.000</p>	<p>(4-2)*1</p> <p>(2-3)*1</p>
---	----------------------------------	-------------------------------

V.2.3. Harina de Maíz

En forma similar al caso de los subsidios a la harina de trigo, la ONCCA, a través de la Resolución 328 del 3 de abril de 2007 implementó un sistema de subsidios para los establecimientos industriales que se dediquen a la molienda seca de maíz para la producción de harinas de maíz, sémola y grits destinada exclusivamente al mercado interno.

El subsidio se fijó como la diferencia entre el menor precio que periódicamente publica la SAGPyA o el que figura en la factura y el precio de abastecimiento interno determinado en la Resolución N° 19 del MEyP por cada tonelada de harina de maíz, sémola o grits que se haya vendido en el mercado interno, multiplicado por el coeficiente de rendimiento (1,66). Esto se puede expresar como:

$$\text{Sub} = (Q*1,66) * (P - Pi) \text{ siendo,}$$

Q = cantidades declaradas por las empresas como ventas al mercado interno

P = precio del maíz publicado por la SAGPyA o precio de factura, el menor

Pi = precio de abastecimiento del maíz publicado por MEyP Resolución 19.

Con los valores vigentes a finales de junio de 2008, por cada tonelada de producto procesado se compensaban \$ 359, que surgen de la diferencia entre precio del maíz publicado por la SAGPyA y el precio de abastecimiento interno (Res. 19/07), multiplicado por el coeficiente de rendimiento ((\\$ 509 - \$ 293)*1,66).

II.2.4. Faena de Ganado Bovino

Por Resolución 1378/2007 la ONCCA incorporó a los establecimientos de engorde de ganado en corral (feed lot) al régimen de subsidios estableciendo como requisito que el ganado sea engordado a base de maíz (Art.1). Posteriormente, por Resolución ONCCA 4668 del 4 de octubre de 2007 se incorporó la soja como componente proteico estableciéndose así las tasas de conversión para este producto, y se incorporó un tratamiento diferencial para distintos tipos de animales (novillitos, vaquillonas y novillos).

El mecanismo a grandes rasgos consistió en:

- 1) Reconocer hasta el 30% mensual de un stock inicial de ganado declarado por el productor como tasa máxima de extracción con destino a faena.
- 2) Calcular la base del beneficio en un período, como el stock inicial de ganado en ese período, más los ingresos de ganado, menos los egresos, determinando así un stock final para el período. Posteriormente a ese stock final de ganado se le aplica una tasa de conversión diaria entre kilos de carne y kilos de maíz y kilos de soja. Dicha tasa de conversión se estableció en 6 kilos de maíz y 3 kilos de soja por animal por día.
- 3) Aplicar la diferencia entre el precio establecido por la Secretaría de Agricultura y los precios de la Resolución 19/07 al volumen de grano obtenido de acuerdo al stock final de ganado, convertido a maíz y soja. De allí se obtiene el monto a compensar previo descuento de la cantidad de carne exportada.
- 4) Establecer un máximo teórico a subsidiar para cada establecimiento de engorde a corral no superior a la cantidad de animales enviados a faena durante el período comprendido entre el 1 de diciembre de 2005 y el 30 de noviembre de 2006.
- 5) Adicionalmente establecer una compensación adicional para los animales de las categorías novillitos y vaquillonas cuando superen los 170 kg. en gancho o su equivalente de 300 kg. en pie. Posteriormente, por Resolución 4668/07 se incorporó una compensación adicional para los animales de la categoría novillos cuando superen los 252 kg. en gancho o su equivalente de 431 kg. en pie. Para determinar el volumen adicional a compensar en este caso se aplicó el mismo criterio mencionado en el punto 2) pero con

una tasa de conversión de alimento en carne de 3,6 kg. de maíz por kilogramo de carne excedente obtenido. Más adelante, la Resolución ONCCA 4668/07 modificó dicha tasa y la estableció en 4,5 kilos de maíz/kg. de carne excedente e incorporó una tasa de 2,3 kg. de soja por kilogramo de carne para el caso de novillitos y vaquillonas. También se estableció una tasa de conversión de 7 kg. de maíz por kilo de carne excedente y de 3.63 Kg. de soja por kilo de carne para el caso de la categoría novillos.

- 6) Un régimen especial para aquellos productores que se inicien en la actividad.

En otros términos, la formula de cálculo del subsidio es:

$$\text{Sub } t = (\text{SF } t * \text{Fc}) * (\text{P} - \text{Pi}) \text{ siendo,}$$

Sub t = subsidio en el período “t”

SF t = stock final en el período “t” en el feed lot

Fc = factor de conversión = 6 kg. de maíz / kg. de carne y 3 kg. de soja / kg. de carne

P = precio de maíz o soja de publicado por la Dirección de Mercados Agroalimentarios de la SAGPyA

Pi = precio de abastecimiento del maíz o soja de publicado por MEyP en la Resolución 19/07.

Por ejemplo, supongamos que un novillito o una vaquillona estuvo encerrada en un feed lot durante 100 días, cuyo peso al momento de la faena (enero 2008) haya sido de 180 kilos, le habrá correspondido una compensación equivalente a \$ 2,83 por día de encierre y \$ 2,15 por cada kilo adicional a los 170 kilos. Para el caso expuesto, por cada animal en estas condiciones el productor recibirá un total de \$ 283,20 de compensación

básica más \$ 21,50 por los kilos adicionales, lo que hace un total a compensar de \$ 304,70.

Ejemplo de compensación para productor de feed lot

I Compensación por consumo de maíz		
i	Kilos reconocidos por día de feed lot	6,00
ii	Kilos reconocidos por kg. adicional de carne	4,50
iii	Precio de mercado en \$ por kg (1)	\$ 0,51
iv	Precio de abastecimiento \$ por kg	\$ 0,29
v	Diferencia de precio del grano (iv-iii)	\$ 0,22
vi	Compensación por día de feed lot (i*v)	\$ 1,30
vii	Compensación por 100 días de feed lot (vi*100)	\$ 129,60
viii	Compensación por peso adicional (ii*v) (2)	\$ 0,97
ix	Compensación por 10kg adicionales de carne (viii*10)	\$ 9,72
x	Compensación total del productor por maíz (vii+ix)	\$ 139,32
II Compensación por consumo de soja		
i	Kilos reconocidos por día de feed lot	3,00
ii	Kilos reconocidos por kg. adicional de carne	2,30
iii	Precio de mercado por kg (1)	\$ 0,97
iv	Precio de abastecimiento por kg	\$ 0,46
v	Diferencia de precio del grano (iv-iii)	\$ 0,51
vi	Compensación por día de feed lot (i*v)	\$ 1,54
vii	Compensación por 100 días de feed lot (vi*100)	\$ 153,60
viii	Compensación por peso adicional (ii*v) (2)	\$ 1,18
ix	Compensación por 10kg adicionales de carne (viii*10)	\$ 11,78
x	Compensación total del productor por soja (vii+ix)	\$ 165,38
III Compensación total del productor (I+II)		\$ 304,70
i	Compensación por 100 días de feed lot (lvii+lviii)	\$ 283,20
ii	Compensación por 10 kg. adicionales de carne (lix+liix)	\$ 21,50

(1) Precio de mercado a finales de enero 2008

(2) En el caso de los novillos, por cada kg. adicional que se logre superando los 170kg. de carne en gancho.

II.2.5. Faena de Ganado Porcino

Simultáneamente con la incorporación de los feed lot de ganado bovino, la ONCCA incorporó a las empresas de engorde de ganado porcino al sistema de compensaciones y subsidios¹⁸. El sistema inmediatamente incorporó al maíz y a la soja como los alimentos que sirven de insumo a la actividad y ambos meritorios de compensación.

El mecanismo de compensación fue diseñado en forma muy similar al de la faena de bovinos. Fueron definidos tres categorías de agentes calificados a percibir el subsidio:

- a) productores de cerdos de ciclo completo que envían cachorros, capones y hembras sin servicio a faena: para ellos las tasas de conversión fueron establecidas en 2,62 kg. de maíz y 0.94 kg. de soja por kilo de carne producida;
- b) productores de cerdos cachorros (lechones pesados) con destino a engorde / inverne, para lo cual la tasa de conversión fue fijada en 2,1 kg. de maíz y 0,75 kg. de soja por kilos vivos totales vendidos y
- c) engordadores / invernadores de cerdos con destino a faena: se estableció como tasa de conversión de alimento en carne 1,3 Kg. de maíz y 0,47 Kg. de soja por animal y por día.

II.2.6. Faena Avícola

El mecanismo de subsidio a este sector es similar al caso de los productores bovinos y porcinos. A través de la Resolución ONCCA 746 del 19 de enero de 2007, se incorporó a los establecimientos faenadores que adquieran granos de maíz y / o soja destinados exclusivamente a la alimentación de aves para su posterior comercialización en el mercado interno como aves evisceradas enteras, trozadas y en todas las formas de comercialización existentes (Art 17).

¹⁸ Resolución 1379/2007, publicada el 23 de febrero.

Para determinar el volumen a subsidiar se aplicaron tasas de conversión de alimento en carne producida para los granos de maíz y soja y el peso promedio de faena de cada animal. A tal fin, se estableció como coeficientes de conversión 1,81 kg. de maíz y 0,81 kg. de soja por kilogramo de carne faenada y también se fijó que el peso promedio de cada animal faenado era 2,2 kg. (art.19). A la cantidad de granos resultante se le aplica la diferencia entre los precios de mercado (publicado por la Secretaría de Agricultura) y los precios de la Resolución 19/07, tal como se hace con el ganado bovino.

Ejemplo de compensación en el sector avícola

Grano	Kilos en compensación por kg faenado	Diferencia de precio a compensar \$/tn			Compensación \$/kg faenado
		Precio de mercado SAGPyA (1)	Precio de abastecimiento (Res.19/07)	Diferencia	
Maíz	1,81	509	293	216	0,39
Soja	0,81	974	462	512	0,41
TOTAL					0,81

(1) al 30 de junio de 2008

Peso promedio de cada animal: 2,2 kg.(Res. 746/07)
Compensación por animal = 2,2 kg x 0,81 \$/kg = \$ 1,77

II.2.7. Aceites

Estas compensaciones fueron eliminadas con el acuerdo de precio de venta de aceites al consumidor que se firmó el 26 de junio de 2008, aunque no existe hasta el momento una Resolución que las deje sin efecto.

Anteriormente, la Resolución ONCCA 344/2007 del 12 de abril había incorporado al sector productor de aceites envasados de soja y girasol y sus mezclas dentro del esquema de subsidios alimentarios.

Se estableció el importe de la compensación como la diferencia entre el precio que publica la SAGPyA correspondiente a los aceites crudos de girasol y soja y el precio de abastecimiento interno que determinó el MEyP para dichos aceites. Para determinar el volumen correspondiente a la compensación se

aplicaba una tasa de conversión de litro de aceite por kilogramo de grano 0,921 litro / kg. en ambos casos y una merma de producto para la soja de 3,5% y para el girasol de 5,2%¹⁹.

La ONCCA publicó resoluciones de pago de compensaciones entre enero y marzo de 2008 para Fabricantes y Fraccionadores de aceites refinados por un monto total de \$ 114,2 millones. Luego la ONCCA dejó de pagar debido a un conflicto por la forma en que se determinaban las sumas a liquidar.

Con motivo de una auditoria realizada sobre las compensaciones pagadas a las empresas fabricantes y fraccionadoras de aceites, el gobierno determinó que la compensación se calculaba sobre el valor de la cantidad de materia prima (girasol o soja) utilizada para elaborar los aceites, sin descontar los residuos del proceso que se exportan a precio internacional.

La ONCCA calculó que de los \$ 234,5 millones pagados a las aceiteras en 2007, solo correspondía pagarles \$ 104,3 si se consideraba el recupero de los residuos del procesamiento. Esto fue motivo de un reclamo por parte de la ONCCA para que las empresas devuelvan lo que el organismo consideraba liquidado en exceso.

Finalmente el 26 de junio de 2008 el Gobierno Nacional firmó un acuerdo con 11 empresas “grandes” del sector productor de aceites donde se establecieron precios máximos de salida de fábrica para el aceite y un sistema de compensaciones administrado por el mismo sector donde las empresas exportadoras autofinanciarían las compensaciones a los productores de granos, sin intervención del Estado.

¹⁹ Por Resolución ONCCA 659/2007 el Estado dejó de reconocer la merma como parte de la elaboración de producto, excluyéndola del cálculo del subsidio. También fue modificado el precio que debía establecer el MEyP por la Resolución 239/2007 donde se aclaró que, a los efectos del cálculo del subsidio a los aceites, la ONCCA podría utilizar los indicadores de precios, parámetros y/o coeficientes técnicos y económicos que elaborara la SAGPyA. Por ello a través de la Resolución 132 del 25 de abril de 2007 la SAGPyA estableció los valores base para el aceite de soja y girasol en 1.120 \$ / tn. y 1.187 \$ / tn., respectivamente.

II.2.8. Tambos

La Resolución 745/2007²⁰ incorporó a los productores tamberos al esquema de compensaciones y estableció un subsidio directo de 0.05 \$/litro de leche fluida sin procesar destinada a la industrialización para el mercado interno. Este valor surgió de un informe técnico elaborado por el Foro Nacional de Lechería que mostraba un desajuste en la relación entre el precio de la leche, sus costos de producción y la capacidad de pago de la industria, lo cual complicaba la situación de los tamberos. El mismo informe evidenció un incremento de costo medio de producción ubicándolo para el largo plazo en \$ 0.56 por litro de leche y concluyó que un aporte de \$ 0,05 por litro permitiría cubrir el aumento del costo de alimentación de los rodeos lecheros a partir del fuerte aumento del precio del maíz y algunos de sus principales sustitutos.

Pocos días después se lanzó el “Programa de Estabilización de Precios de Productos del Sector Lácteo Destinados al Mercado Interno”²¹ que creó un fondo financiado a través de un incremento de los derechos de exportación de un conjunto de productos del sector lácteo y del excedente del valor logrado en las exportaciones leche en polvo, fijando un valor de corte de US\$ 2.770 por tonelada de leche en polvo exportada²². De este fondo pueden ser beneficiarios los productores y/o industriales del sector lácteo pero no está ejecutándose, a pesar de contar estimativamente con unos US\$ 150 millones.

Para el 2008 el MEyP estableció, por Resolución 48/2008 del 12 de febrero, el subsidio que percibirían los tamberos. La Resolución ONCCA 2457 del 19 de febrero de 2008 reglamentó estos mecanismos de ayudas y subsidios diferenciando a los beneficiarios por promedio diario de leche producida entre febrero y abril de 2007:

²⁰ Resolución 745 del 29 de enero de 2007.

²¹ Resolución 65/2007 del MEyP, del 8 de febrero.

²² El 18 de julio de 2008 la Resolución 171 del MEyP elevó el valor de corte a US\$ 3.100 la tonelada.

- a) los productores que no superaron los 5.000 litros cobrarían \$ 0,07 por cada litro de leche fluida;
- b) los productores que no superaron los 10.000 litros cobrarían \$ 0,07 por cada litro de leche fluida por el que se percibió compensación en los términos de la Resolución N° 745/07 por los meses referenciados hasta los 5.000 litros y \$ 0,03 por cada litro que supere dicho promedio y
- c) los productores que superaron los 10.000 litros cobrarían \$ 0,07 por cada litro de leche fluida sin procesar por el que se percibió compensación en los términos de la Resolución N° 745/07 por los meses referenciados hasta los 5.000 litros, \$ 0,03 por cada litro entre 5001 y 10.000 y \$ 0,01 por cada litro que supere el promedio de 10.000 litros.

Esta compensación es la que están recibiendo los productores en la actualidad.

II.2.9. Industria Láctea

A través de la Resolución 435/2007 el MEyP²³ implementó el mecanismo de compensaciones a la industria procesadora de productos lácteos. El subsidio fue establecido como la diferencia entre el precio abonado promedio mensual por litro de leche cruda destinada a elaborar productos lácteos para su comercialización en el mercado interno y el precio de corte fijado en \$ 0,51.

$$\text{Sub} = (\text{P} - \text{X}) * \text{Q} \quad \text{donde,}$$

Sub = subsidio a la industria láctea

P = Precio Promedio pagado por litro de materia prima

X = valor fijo = 0.51

²³ Resolución 435/2007 publicada el 27 de junio y complementada por la Resolución 1984/2007 de la ONCCA del 16 de julio.

Q = cantidad de litros de leche procesado y destinado al mercado interno

Resoluciones posteriores fueron modificando y limitando el subsidio al ponerle un valor de referencia máximo a la leche que compra el industrial (P) y modificando el precio de corte (X). Hoy esos valores son²⁴:

P = Precio Promedio pagado por litro de materia prima o 0.75 \$, el menor

X = valor fijo = 0.55

II.3. Cuantificación del Monto del Subsidio a los Alimentos

Según la ONCCA, desde el comienzo del esquema de compensaciones hasta principios de agosto de 2008, el Estado Nacional ha otorgado al sector alimentario subsidios por algo menos de \$ 2.300 millones, distribuido entre 9 sectores, aunque 4 de ellos (harina de trigo, pollo, leche y aceite) se llevaron más de tres cuartos del total de fondos distribuidos.

Subsidios otorgados por la ONCCA

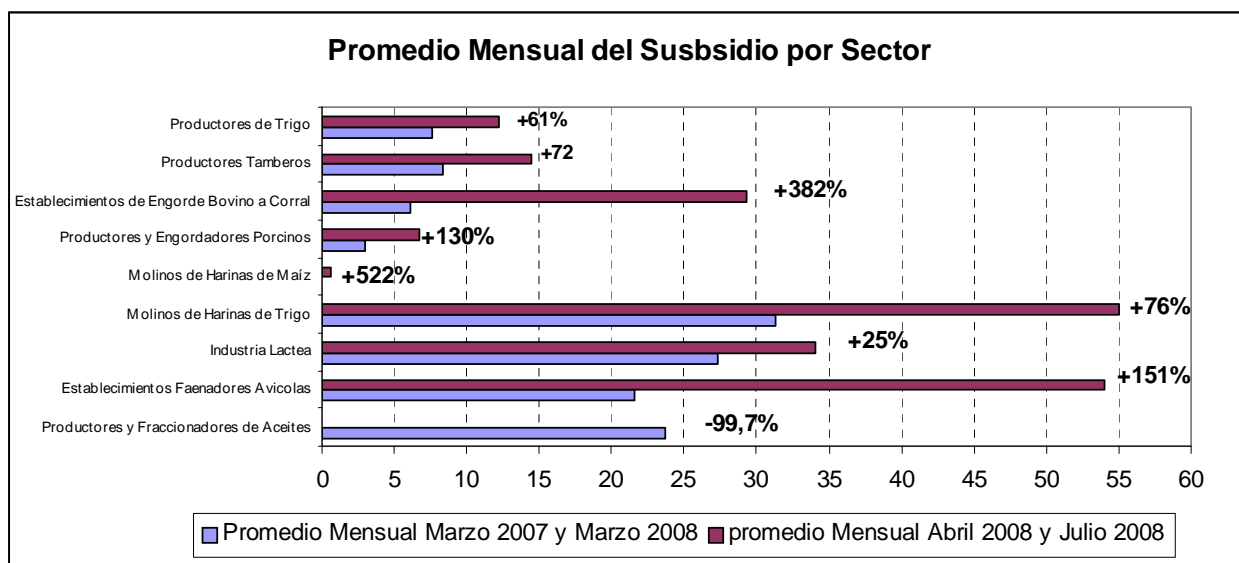
(hasta el 6 de agosto de 2008)

Sector	Millones de \$	% del total
Molinos de harinas de trigo	596	25,1
Establecimientos faenadores avícolas	475	20,0
Industria láctea	464	19,5
Productores y fraccionadores de aceites	285	12,0
Establecimientos de engorde bovino a corral	190	8,0
Productores tamberos	159	6,7
Productores de trigo	140	5,9
Productores y engordadores de porcinos	62	2,6
Molinos de harinas de maíz	4	0,1
TOTAL	2.373	100,0

²⁴ Valores según la Resolución 16/2007 de la ONCCA del 31 de diciembre.

Por otro lado, el monto mensual de subsidios se ha acelerado en los últimos meses. Mientras que en el primer año de existencia del sistema (marzo 2007 – marzo 2008) mensualmente se liquidaron, en promedio, subsidios por \$ 129 millones, en los últimos 3 meses (abril 2008 - julio 2008) el promedio mensual estuvo en torno a los 206 millones de pesos (+ 60%). Esto es causa de la maduración del régimen (incorporación paulatina de más beneficiarios) y de los aumentos del precio de los granos, que impactan directamente sobre el monto de los subsidios, al mantener congelados los valores de referencia.

El crecimiento no fue parejo en todos los sectores. Los subsidios para los criadores de ganado y pollos crecieron mucho más (380 y 150% respectivamente), mientras que los de tamberos, molinos harineros e industria láctea lo hicieron mucho menos (72, 76 y 25%). Solo bajaron los pagos a aceiteras, por el cambio de régimen antes comentado.



A pesar de este importante aumento, el alcance de los subsidios no ha sido parejo en las distintas ramas de producción. Por ejemplo, en el caso de los molinos harineros (que es el sector que individualmente se lleva la mayor parte de las compensaciones), los pagos a productores alcanzaron a compensar, en promedio desde el inicio del régimen y hasta mayo pasado, a la mitad de la molienda de trigo con destino al consumo interno. El promedio fue de casi 10

centavos por cada kilogramo de harina producida (o de 20 centavos por cada kilo compensado), aunque en los últimos meses promedió 15 centavos. Esto equivale a poco menos del 10% del precio de venta al público de este producto.

Compensaciones para los molinos de trigo

	Compensación (en \$ por tn) (1)	Compensaciones pagadas (miles de \$) (2)	Toneladas compensadas (3=2/1)	Molienda (en tn) (4)	Molienda mercado interno (5=4*0,85)	% compensado (6=5/3)
ene-07	13,70	553	40.365	448.153	380.930	11%
feb-07	6,30	560	88.889	418.081	355.369	25%
mar-07	1,80	415	230.556	447.049	379.992	61%
abr-07	3,30	543	164.545	439.307	373.411	44%
may-07	31,30	3.328	106.311	509.490	433.067	25%
jun-07	66,59	12.630	189.667	483.390	410.882	46%
jul-07	88,52	21.599	244.006	519.035	441.180	55%
ago-07	163,40	35.981	220.202	541.791	460.522	48%
sep-07	255,95	53.565	209.279	505.601	429.761	49%
oct-07	265,88	85.894	323.053	507.527	431.398	75%
nov-07	250,30	83.652	334.213	496.435	421.970	79%
dic-07	185,25	76.366	412.237	450.588	383.000	108%
ene-08	198,17	63.610	320.981	495.004	420.753	76%
feb-08	240,65	59.720	248.159	527.118	448.050	55%
mar-08	235,71	36.977	156.872	471.322	400.624	39%
abr-08	369,10	96.426	261.246	545.883	464.001	56%
may-08	382,98	20.240	52.849	578.552	491.769	11%
TOTAL		652.059	3.603.431	8.384.326	7.126.677	51%

(1) Diferencia entre el precio de abastecimiento y el precio de mercado

(2) Según las resoluciones de pago de la ONCCA

(4) Según la SAGPyA

Si se observa solo a frigoríficos avícolas (el segundo en recibir compensaciones), se verá que de los 700 millones de animales faenados entre enero de 2007 y mayo de 2008, más de 550 millones recibieron compensación, o sea poco menos del 80%. En este caso el subsidio promedio fue de algo superior a \$ 1 por animal “compensado” o algo menor a esa cifra si se consideran a todos

los animales faenados, lo que equivale aproximadamente a 50 centavos por kilogramo. Si se toman solo los últimos meses, el subsidio fue de 80 centavos por kilogramo, o sea aproximadamente entre 10 y 15% del precio de venta al público, según la calidad del producto.

Compensaciones faenadores avícolas

	Total compensado (mill de \$)	Diferencia por kg. de maíz	Diferencia por kg. de soja	Compensación en \$ por kg. de pollo faenado	Kg. faenados compensados (mill de kg.)	Compensación en millones de cabezas faenadas	Faena total (mill de cabezas)	% compensado
	(1)	(2)	(3)	(4=(2*1,81)+(3*0,81))	(5=1/4)	(6=5*2,2)	(7)	(8=6/7)
ene-07	14,4	0,13	0,14	0,35	41,7	19,0	40,2	47,2%
feb-07	18,4	0,09	0,16	0,30	62,3	28,3	37,0	76,5%
mar-07	19,2	0,08	0,14	0,26	74,6	33,9	41,3	82,1%
abr-07	14,6	0,05	0,13	0,20	72,9	33,1	38,2	86,8%
may-07	16,0	0,05	0,14	0,21	78,0	35,4	41,8	84,8%
jun-07	21,1	0,07	0,19	0,28	75,0	34,1	39,5	86,3%
jul-07	18,7	0,04	0,22	0,25	76,0	34,5	41,0	84,3%
ago-07	24,5	0,07	0,24	0,33	73,9	33,6	41,7	80,5%
sep-07	25,3	0,10	0,31	0,44	58,1	26,4	36,8	71,7%
oct-07	38,5	0,11	0,40	0,51	75,0	34,1	43,7	78,0%
nov-07	35,4	0,08	0,41	0,48	74,4	33,8	43,3	78,1%
dic-07	41,0	0,06	0,44	0,46	88,7	40,3	44,8	90,0%
ene-08	55,5	0,16	0,52	0,70	79,1	36,0	45,1	79,7%
feb-08	66,2	0,19	0,63	0,86	77,0	35,0	42,5	82,4%
mar-08	59,6	0,19	0,55	0,79	75,0	34,1	39,5	86,3%
abr-08	57,8	0,21	0,52	0,79	73,1	33,2	46,1	72,1%
may-08	47,5	0,19	0,50	0,74	63,9	29,1	44,8	64,8%
TOTAL	573,5				1.218,6	553,9	707,3	78,3%

(1) Según las resoluciones de pago de la ONCCA

(2) y (3) Diferencia entre el valor de abastecimiento y el valor de mercado

(7) Según CEPA

ANEXO 1:

Evolución normativa de los subsidios en el sector transporte

A mediados de 2001 se creó la Tasa sobre el Gasoil²⁵, luego se creó un fideicomiso con los fondos obtenidos de esta Tasa²⁶ que tendría como destino principal la compensación de las tarifas de peaje, además de compensar a algunos concesionarios de obras viales de infraestructura por las obras realizadas y financiar el desarrollo de la infraestructura vial. También se habilitó a que hasta el 20% del impuesto al gas oil se destinara a infraestructura del sistema ferroviario de pasajeros y carga.

Como puede observarse, a grandes rasgos el sistema diseñado tenía la finalidad de incrementar la competitividad del sector transporte vía reducción de tarifas de peaje y el desarrollo de la red de infraestructura vial y ferroviaria.

Posteriormente se estableció que los recursos del fideicomiso fueran afectados al Sistema de Infraestructura del Transporte (SIT), integrado por el Sistema Vial Integrado (SISVIAL) y el Sistema Ferroviario Integrado (SIFER)²⁷. El 80% de lo recaudado con la Tasa sobre el Gasoil se destinaría a la red vial (SISVIAL) y el 20% a los ferrocarriles (SIFER). Prácticamente tres cuartas partes de los fondos se aplicarían en el interior del país y el resto en el ámbito de Capital Federal y el Gran Buenos Aires.

En abril de 2002 se modificó todo este esquema. El Decreto 652/02 cambió el monto fijo de la tasa sobre el gasoil (5 centavos por litro) por un cargo variable

²⁵ La Tasa sobre el Gasoil fue creada mediante el Decreto 802/01 del 15 de junio de 2001. La medida formó parte de un plan para incrementar la competitividad del sector de transporte de cargas, estableciendo un tratamiento impositivo especial, un plan de desarrollo de infraestructura y una reducción de las tarifas de peajes en algunos corredores viales .

²⁶ Fideicomiso de Infraestructura. Decreto 976/01 del 1º de julio de 2001. El Art. 14 del Decreto estableció que los beneficiarios del fideicomiso serían los concesionarios viales, los contratistas y concesionarios de proyectos de obras y servicios de infraestructura y “otros que determine el Gobierno Nacional”.

²⁷ El Sistema de Infraestructura del Transporte se creó mediante el Decreto 1377/01 del 1º de noviembre de 2001.

del 18,5% sobre su precio sin impuestos (hoy es 21%)²⁸. Al mismo tiempo se incluyó como beneficiario del SIT al transporte automotor con el objetivo de “compensar los desfases tarifarios ocasionados por el impacto de la devaluación del peso en la estructura de costos de las empresas transportistas”.

Para ello se reformó la estructura del SIT que pasó a estar integrado por el SISVIAL y el Sistema Integrado de Transporte Terrestre (SITRANS), que a su vez incluyó al SIFER y al nuevo Sistema Integrado del Transporte Automotor (SISTAU). Para financiar al SITRANS se le destinó el 40% de los recursos de la Tasa sobre el Gasoil.

En 2003 se creó el Régimen de Fomento de la Profesionalización del Transporte de Cargas (REFOP)²⁹ para asistir financieramente al sector. Inicialmente se le asignaron \$ 45 millones de la Reserva de Liquidez del SIT y luego el 5% de la recaudación de la Tasa sobre el Gasoil, neta de los fondos aplicados al SITRANS.

Así quedó conformado el andamiaje legal básico que canaliza la mayoría de los subsidios al transporte de pasajeros. Más adelante se incorporaron nuevos beneficios para el transporte de cargas. En marzo de 2004 el Decreto 301/04 creó dentro del SITRANS el Sistema de Compensaciones al Transporte (SISCOTA), que financiaría nuevas rebajas en las tarifas de peajes para camiones. Con este mismo Decreto se aumentó la asignación de fondos al SITRANS, que pasó a ser del 50% de la recaudación de la Tasa sobre el Gasoil.

Más adelante (2005), el Congreso sancionó la Ley 26.028 que estableció un impuesto con afectación específica sobre el gasoil hasta el 31 de diciembre de 2010 (en reemplazo de la Tasa) para el “desarrollo de proyectos de infraestructura

²⁸ El 6 de abril de 2005 se sancionó la Ley 26.028 que creó un impuesto del 20,2% sobre el precio de venta sin impuestos del gasoil con afectación específica (reemplazando a la Tasa creada por Decreto), con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2010. En diciembre de 2007 la Ley 26.325 elevó la tasa de impuesto al 21%.

²⁹ Resolución Conjunta 543/03 del Ministerio de Economía y Producción y 251/03 del Ministerio de Planificación Federal.

vial y/o a la eliminación o reducción de los peajes existentes, a hacer efectivas las compensaciones tarifarias a las empresas de servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor, a la asignación de fondos destinados a la mejora y profesionalización de servicios de transporte de carga por automotor y a los subsidios e inversiones para el sistema ferroviario de pasajeros o de carga”. La alícuota se fijó en el 20,2%, es decir que se elevó casi 2 puntos, y el producido se asignó íntegramente al SIT.

A principios de 2006 se facultó a la Secretaría de Transporte a reasignar fondos entre las cuentas SIFER y SISTAU. Incorporó al transporte interurbano Ferroviario de Pasajeros al SIFER y autorizó la asignación de hasta el 15% del SISVIAL para reforzar las compensaciones tarifarias del transporte automotor de pasajeros urbanos y suburbanos del SISTAU³⁰.

Tres meses después se marca otro hito en la evolución de los subsidios al sector. En los considerandos del Decreto 678/2006 el Poder Ejecutivo expresó que “deben complementarse los ingresos mensuales asignados al mencionado SISTAU destinados a esas permisionarias, con fondos provenientes del Presupuesto Nacional” y para ello estableció el Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) que canalizaría esos fondos³¹. Asimismo, este Decreto reorganizó el SIT, que en adelante estaría conformado por el SISVIAL, el SISCOTA, el REFOP y el SITRANS y a su vez este último estaría compuesto por el SIFER y el SISTAU, al que se le incorporaría el RCC³².

La última modificación de importancia³³ fue la sanción de la Ley 26.325³⁴ que elevó la alícuota del impuesto sobre el gasoil al 21%. Este 0,8% adicional se

³⁰ Decreto 118/2006 de fecha 3 de febrero de 2006.

³¹ Inicialmente y en el mismo acto administrativo, se transfirieron al RCC \$ 396,6 millones del Presupuesto 2006.

³² El Decreto 678/2006 contiene otras medidas que también estaban destinadas a aliviar la situación financiera del transporte automotor de pasajeros. Por un lado extendió la edad máxima permitida del parque móvil hasta 15 años y por otro se estableció un plan de facilidades de pago para las multas de tránsito impagas al 31 de diciembre de 2005.

³³ Otras normas relacionadas con el tema son los Decretos 98/2007 y 449/2008 y la Resolución 232/2007 de la Secretaría de Transportes.

destinó a compensar las tarifas del transporte automotor de pasajeros urbano y suburbano que esté bajo jurisdicción municipal y provincial, excepto la Ciudad de Buenos Aires y el área metropolitana.

³⁴ Ley 26.325 del 28 de noviembre de 2007.

ANEXO 2:

Evolución normativa de los subsidios en el sector alimentario

El sistema de subsidios a los alimentos tuvo su raíz en la Resolución 9/07 del Ministerio de Economía y Producción (MEyP) de enero de 2007. En sus considerandos, se fundamenta la implementación de un mecanismo de compensaciones y subsidios a los alimentos en "...una circunstancia excepcional provocada por aumentos en el consumo y mermas en la producción..." que "...han provocado una fuerte alza en los valores internacionales." Esta primera medida incluyó a los industriales que venden en el mercado interno productos derivados del trigo, maíz, girasol y soja.

Con la Resolución 40/2007 del MEyP (también de enero) se avanzó sobre la regulación de subsidios al sector. Por un lado, facultó a la Oficina Nacional de Control Comercial Agropecuario (ONCCA) a establecer "...los mecanismos de eficiencia en el uso de los granos destinados a la alimentación de las distintas especies animales y a definir las clasificaciones de las mismas cuya producción sería objeto de subsidios atendiendo a las particularidades de las distintas cadenas productivas involucradas"³⁵. De esta manera se incorporó al feed lot a las actividades alcanzadas por estos subsidios. Además, incorporó la cadena láctea al sistema de compensaciones a través de un subsidio que fue establecido "...de acuerdo a los costos de largo plazo"³⁶.

La misma Resolución, en su tercer artículo estableció que para acceder al beneficio de los subsidios y compensaciones, los productores debían mantener los precios de salida de fábrica vigentes en noviembre de 2006. Posteriormente la ONCCA modificó este artículo, que pasó a condicionar el acceso a los subsidios a que las empresas cumplan con los acuerdos de precios firmados con la Secretaría

³⁵ Artículo 1º de la Resolución 40/2007 del Ministerio de Economía y Producción, publicada el 25 de enero.

³⁶ Artículo 2º de la Resolución 40/2007.

de Comercio Interior (SCI), otorgando a esta Secretaría la facultad de acreditar el cumplimiento de esta disposición³⁷.

En un primer momento, con la Resolución 9/07, se estableció que el subsidio al sector de alimentos consistiría en un pago por la diferencia entre valores de abastecimiento y valores técnicos establecidos por la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación (SAGPyA) y por el MEyP ya sea en forma directa (molinos, productores de trigo) o en forma indirecta a través de fórmulas de conversión aplicadas al producto final (granjas porcinas, plantas avícolas, aceite).

Entre las normas más significativas que se han ido dictando surgen las siguientes:

- Res. 328 MEyP del 3 de abril de 2007. Se incorporó al sistema la industria de la molienda seca de maíz.
- Res. ONCCA 11 del 9 de marzo de 2007. Incluyó a los productores de trigo como beneficiarios directos de las compensaciones.
- Res. 344 MEyP del 12 de abril de 2007. Incorporó a los productores y fraccionadores de aceite vegetal refinado para consumo interno.
- Res. 435 MEyP del 26 de junio de 2007. Otorgó una compensación a la industria láctea por el período febrero a abril de ese año, que luego se prorrogó al bimestre mayo/junio (Res. 128/2007) y posteriormente al cuatrimestre julio/octubre (Res. 16 2007).
- Res. ONCCA 1887 del 12 de julio de 2007. Incluyó en las compensaciones a la molinería, las operaciones realizadas por medio de acopios y cooperativas.

³⁷ Resolución 145/2007 de la ONCCA, publicado el 7 de septiembre de 2007.

- Res. ONCCA 4668 del 4 de octubre de 2007. Incorporó un componente proteico a la compensación dada a los engordadores a corral, junto con estímulos adicionales para las categorías de novillos, novillitos y vaquillonas.
- Res. ONCCA 189 del 7 de enero de 2008. Agregó en las compensaciones a la industria avícola la figura del Usuario de Faena Avícola.
- Res. MEyP 48 del 12 de febrero de 2008. Definió nuevos Aportes No Reintegrables para productores tamberos, para el equivalente a la producción de febrero, marzo y abril de 2007.