

PROYECTO DE LEY

*La Honorable Cámara de Diputados y el Senado de la Nación
sancionan con Fuerza de Ley...*

DEROGACION DEL DECRETO 883/2024 RÉGIMEN JURÍDICO PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA

ARTICULO 1º.- Derógase el Decreto N° 883/2024, publicado en el Boletín Oficial el 7 de octubre de 2024, a través del cual se estableció un nuevo régimen jurídico para los servicios de transporte por automotor de pasajeros por carretera en el ámbito de la jurisdicción nacional, así como toda otra norma reglamentaria, complementaria o aclaratoria dictada en su consecuencia.

ARTICULO 2º.- Restitúyese la plena vigencia del Decreto N° 958/92, sus normas modificatorias y complementarias, en los términos y condiciones vigentes con anterioridad a la entrada en vigor del decreto derogado por el artículo precedente.

ARTICULO 3º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

ROXANA MONZON
DIPUTADA NACIONAL

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

A través del Decreto 883/2024 de octubre de 2024 el Gobierno Nacional decidió desregular el transporte automotor de pasajeros por carretera de jurisdicción nacional.

Esta medida, sustentada en la retórica de la "libertad de mercado" y amparada en el DNU 70/23, lejos de modernizar el sistema, ha instaurado un régimen de abandono estatal que pone en riesgo la vida de los argentinos y atenta contra la conectividad federal de nuestra Nación. La normativa vigente ha flexibilizado peligrosamente los requisitos para operar, permitiendo una libertad de condiciones en recorridos, horarios y precios que, en la práctica, significa la retirada del Estado de su rol de fiscalización. Mientras el Gobierno defiende un sistema basado en decisiones libres, la realidad nos devuelve un escenario de desprotección absoluta.

Estamos ante una "tormenta perfecta" para la seguridad vial: desregulación del control vehicular y de choferes, sumada a una desinversión histórica en infraestructura. El resultado de la creciente ausencia de controles está a la vista. En los primeros meses de 2025, nuestro país registró 3.894 muertes por siniestros viales, un promedio escalofriante de 12 fallecimientos diarios. Estas cifras, que muestran una tendencia al alza respecto a años anteriores, no son meros accidentes; son consecuencia de decisiones políticas. Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el 52% de los siniestros ocurre en rutas y 6 de cada 10 son colisiones fatales, datos que correlacionan directamente con el deterioro de la calzada y la falta de supervisión.

A esto se suma un agravante institucional de extrema gravedad que el oficialismo oculta: la eliminación de facto de la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional (LiNTI). Como bien han advertido expertos en seguridad vial, este requisito exigía exámenes médicos rigurosos a los choferes; su supresión permite que hoy conduzcan personas con afecciones incompatibles con el manejo profesional, poniendo en peligro a millones de pasajeros. Asimismo, con la desregulación se flexibilizan aspectos operativos clave,

como la obligación de operar en terminales, lo que permitía a la autoridad ejercer controles efectivos. A partir de ahora, al poder parar en cualquier sitio que decida la empresa, el control estatal se dificulta sobremanera, facilitando la precarización laboral y técnica.

La inseguridad normativa se agrava por el colapso físico de nuestra red vial. Informes de la Federación del Personal de Vialidad Nacional (Fepevina) indican una subejecución del 65% en el presupuesto 2024 para obras de seguridad y repavimentación. Un ejemplo flagrante es la Ruta Nacional 151, arteria vital para Vaca Muerta. Según la FADEEAC, el 70% de su traza está en mal estado, sin señalización ni banquetas, y con un 40% de la calzada destruida. ¿Cómo puede el Gobierno hablar de "competencia y eficiencia" cuando obliga a transitar por caminos que son trampas mortales?

La desregulación no solo mata, también aísla. El nuevo régimen rompe con el esquema de subsidios cruzados que permitía a las empresas sostener rutas "no rentables" a cambio de la concesión de las rentables. Al regirse únicamente por la rentabilidad, las empresas —incluso aquellas de capitales extranjeros a las que se les ha abierto la puerta sin restricciones— dejarán de prestar servicio en localidades pequeñas. Los pueblos de menos de 10.000 habitantes y los destinos turísticos fuera de temporada serán los grandes perjudicados, atentando contra el derecho a la conectividad en igualdad de condiciones para todos los habitantes. Además, surge una contradicción operativa insalvable: en un contexto de reducción de la administración pública, ¿cómo se va a monitorear a cualquier nueva compañía que se inscriba casi instantáneamente en el nuevo Registro Nacional?

El transporte de pasajeros es un servicio esencial, no una mercancía más. Esta medida, tomada con anteojeras ideológicas, deja de lado el rol regulador del Estado, fomenta la precarización y destruye el federalismo. No podemos seguir siendo meros observadores de un fenómeno que se cobra vidas de compatriotas cotidianamente y aísla a nuestros pueblos. Para empezar a reparar el daño producto de la ausencia de obras y controles, necesitamos que el Estado recupere su responsabilidad indelegable de regular y fiscalizar.

Por todo lo expuesto, solicito a mis colegas acompañar el presente proyecto.-

ROXANA MONZON
DIPUTADA NACIONAL