



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Cámara de Diputados de la Nación Argentina

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y, particularmente, por intermedio de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), **informe** de manera detallada sobre los siguientes puntos vinculados a la aplicación y efectos de la **Resolución 28/2026 (RESOL-2026-28-APN-ST#MEC)**:

a) Informe sobre la **cantidad de pasajes gratuitos otorgados** por las empresas de transporte automotor, diferenciándolos por jurisdicción provincial, así como por empresa prestataria del servicio, cantidad de beneficiarios registrados del sistema de pasajes gratuitos (por discapacidad, trasplante y enfermedad oncológica pediátrica); detallándolos en períodos mensuales desde la entrada en vigencia de la Resolución 717 del 14 de agosto de 2018 hasta su derogación por la Resolución 28/2026.

b) Informe sobre la **cantidad de denuncias registradas** ante la CNRT por incumplimiento en el otorgamiento de la gratuidad de los pasajes para personas con discapacidad, trasplantados y pacientes oncopediátricos conforme los mismos criterios establecidos en el inciso anterior.

c) Detalle las **medidas concretas que adoptará el Gobierno Nacional para garantizar el cumplimiento efectivo de las Leyes Nros. 22.431, 26.928 y 27.674**, ante las recientes denuncias en medios de comunicación sobre el rechazo de pasajes gratuitos por parte de las empresas tras la derogación del sistema de compensaciones.

d) Explique qué **mecanismos de control y prevención de prácticas abusivas o monopólicas** se implementarán en regiones con baja competencia de mercado, como la Patagonia, donde la desregulación tarifaria del Decreto 883/2024 podría redundar en perjuicio de los usuarios más vulnerables.

e) Detalle el **régimen de sanciones previsto** para las empresas que incumplan con la obligación legal de otorgar los pasajes, especificando si se han endurecido los controles tras la quita de compensaciones económicas.



f) Se expida respecto a si el Poder Ejecutivo evalúa establecer un **esquema de compensación diferenciado o subsidios dirigidos específicamente para rutas patagónicas o zonas aisladas** donde no existan condiciones de competencia real que permitan la "internalización de costos" alegada en la Resolución 28/2026.

g) Informe sobre la existencia de un **plan de contingencia ante el posible abandono de rutas o reducción de frecuencias en trayectos de baja rentabilidad comercial en la provincia de Santa Cruz**, garantizando que el derecho al transporte no quede supeditado exclusivamente a criterios de lucro empresarial.

h) Informe **cualquier otra medida administrativa adoptada** para evitar que la eliminación de las compensaciones genere una barrera material de acceso a la salud y la rehabilitación de los colectivos protegidos.

Moira Lanesan Sancho
Diputada Nacional



FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto de resolución tiene como propósito fundamental obtener claridad sobre el impacto real de la Resolución 28/2026 de la Secretaría de Transporte. Esta norma ha dejado sin efecto el régimen de compensaciones económicas destinadas a empresas de transporte automotor de pasajeros de carácter interjurisdiccional por los pasajes gratuitos otorgados en el marco de las Leyes Nros. 22.431, 26.928 y 27.674.

Si bien la resolución ministerial sostiene formalmente que el derecho a la gratuidad permanece "plenamente vigente y exigible", es imperativo recordar que **la existencia abstracta de un derecho es insuficiente si se eliminan las condiciones materiales que lo hacen operativo**. El régimen compensatorio, nacido bajo la Resolución 717/2018, no era un mero beneficio empresarial, sino una herramienta de política pública diseñada para asegurar que las personas con discapacidad y pacientes con patologías complejas pudieran trasladarse efectivamente para acceder a su salud y educación. Su desregulación implica tanto una limitación como una obstaculización al acceso real de estos servicios y prestaciones destinados a colectivos especialmente tutelados.

El argumento oficial para esta medida se basa en la desregulación y libertad tarifaria introducida por el Decreto 883/2024, alegando que las empresas ahora tienen la capacidad de "internalizar" estos costos en sus estructuras de precios. Resulta indispensable señalar la manifiesta falacia argumental en la que incurre la Resolución 28/2026 al sostener que la "causa estructural que oportunamente justificó la implementación del esquema compensatorio ha sido superada". Esta afirmación carece de sustento fáctico, ya que, si bien el Estado elimina la transferencia de recursos a las empresas, mantiene plenamente vigentes los instrumentos recaudatorios (como el fideicomiso creado por el Decreto 976/2001) que nutren el Régimen de Compensaciones Tarifarias (RCLD).

Al prescindir de la regulación y de las compensaciones, pero conservar el andamiaje financiero diseñado específicamente para este fin, el Poder Ejecutivo no está reconociendo una mejora en la "ecuación económica" del sector, sino que está operando un redireccionamiento discrecional de fondos con afectación específica. Esto constituye una medida deliberadamente regresiva, ya que despoja al sistema de su sustento material mientras el Estado sigue percibiendo ingresos que



originalmente debían garantizar la operatividad de las Leyes Nros. 22.431, 26.928 y 27.674.

Bajo esta premisa, la pretendida "internalización de costos" por parte de las empresas en un marco de "libertad tarifaria" no es más que una transferencia forzosa de la carga económica hacia el bolsillo del consumidor final, quien ya se encuentra castigado por el severo ajuste económico actual.

Resulta de especial preocupación la situación en la **región patagónica** y en la **provincia de Santa Cruz**. En estas zonas, ante la inexistencia de redes ferroviarias, las grandes distancias hacen que el transporte interjurisdiccional sea el único vínculo posible con centros de salud de alta complejidad (que en algunos casos superan los 300-500 km entre localidades). En un contexto de baja o inexistente competencia de mercado, la desregulación podría derivar en prácticas abusivas o incluso en el abandono de rutas no rentables. Al dejar de percibir el reembolso, el transportista privado se ve incentivado a restringir el cupo de pasajes o a encarecer las tarifas generales para compensar la "pérdida", dejando a los pacientes oncopediátricos, personas con discapacidad y trasplantados como rehenes de una lógica de mercado en la que el Estado ha abdicado de su rol de contralor y garante, a pesar de seguir contando con las herramientas recaudatorias para evitarlo

Esta lógica de mercado resulta sumamente riesgosa para colectivos que gozan de una protección constitucional y convencional reforzada (Art. 75 inc. 22 y 23 de la Constitución Nacional; la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad; la Convención Americana sobre Derechos Humanos; el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales; y la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad; entre otros). Al respecto, diversos legisladores ya han advertido sobre la **naturaleza regresiva** de esta medida -lesiva del principio de progresividad y no regresividad de los derechos económicos, sociales y culturales, principio vinculante para el Estado argentino- señalando que el Estado no puede desentenderse de su responsabilidad primaria de garantizar la igualdad real de oportunidades mediante acciones positivas. No se puede permitir que el sostenimiento de derechos fundamentales quede condicionado por decisiones empresariales o dinámicas de mercado ajenas al **deber estatal de tutela**.



Por lo expuesto, y ante la necesidad de contar con datos precisos sobre la fiscalización de la CNRT y los planes de contingencia para las zonas más afectadas del país, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto.

Moira Lanesan Sancho
Diputada Nacional