DIPUTADOS
ARGENTINA

Proyecto de Ley

EL SENADO Y LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ARGENTINA,

REUNIDOS EN CONGRESO,

SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

RÉGIMEN FEDERAL DE GRATUIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN JORNADAS ELECTORALES NACIONALES

Artículo 1º. Objeto. Créase el Régimen Federal de Gratuidad del Transporte Público en Jornadas Electorales Nacionales, con el objeto de remover las barreras económicas, sociales y territoriales que puedan dificultar el ejercicio del sufragio, garantizar la igualdad efectiva de acceso a los lugares de votación, promover la participación ciudadana y fortalecer el sistema democrático.

Artículo 2º. Jornadas electorales alcanzadas. Las disposiciones de la presente ley serán aplicables en todo el territorio nacional durante las jornadas en que se celebren:

a) Las elecciones Primarias, Abiertas, Simultáneas y Obligatorias –PASO– para cargos electivos nacionales, cuando corresponda su realización conforme a la legislación vigente;

b) Las elecciones generales para la renovación de integrantes de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, del Honorable Senado de la Nación y del Parlamento del MERCOSUR;

c) La elección general de Presidente y Vicepresidente de la Nación; y

d) La segunda vuelta electoral para Presidente y Vicepresidente de la Nación, cuando corresponda.

Cuando dos o más de los procesos electorales mencionados se celebren simultáneamente, serán considerados como una única jornada electoral a los efectos de la presente ley.

La simultaneidad o concurrencia con elecciones provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o municipales no limitará la aplicación del régimen.

Artículo 3º. Servicios de jurisdicción nacional. Desde las cero horas (00:00) hasta las veinticuatro horas (24:00) de cada jornada electoral comprendida en el artículo 2°, será gratuita la utilización de los siguientes servicios regulares de transporte público colectivo de pasajeros de jurisdicción nacional:

a) Los servicios automotores urbanos y suburbanos;

b) Los servicios ferroviarios metropolitanos, locales extendidos e interurbanos regionales; y

c) Los servicios complementarios que determine la autoridad de aplicación.

La gratuidad comprende la totalidad de la tarifa y prohíbe el cobro de cargos de emisión, reserva, administración, plataforma, tasas, adicionales o cualquier otro concepto vinculado con el traslado.

Artículo 4º. Acceso al beneficio. La gratuidad establecida en el artículo 3° será universal, automática y no requerirá acreditar la condición de elector, la inclusión en el padrón electoral ni la efectiva emisión del sufragio.

En los servicios sujetos a reserva previa o asignación de asiento podrá requerirse la identificación de la persona usuaria exclusivamente a los fines de emitir el pasaje gratuito, sin que ello pueda dar lugar al cobro de cargo alguno.

En ningún supuesto podrá exigirse constancia de emisión del voto para acceder al viaje de regreso.

Artículo 5º. Frecuencias y condiciones de prestación. Durante las jornadas electorales, la cantidad total de servicios, las frecuencias, los recorridos y la

capacidad ofrecida no podrán ser inferiores a los correspondientes a un día hábil ordinario.

Queda prohibida la supresión de servicios, el acortamiento de recorridos, la reducción de frecuencias o toda modificación operativa que pueda dificultar el traslado de la población hacia o desde los lugares de votación.

La autoridad de aplicación podrá disponer servicios adicionales o especiales cuando la oferta regular resulte insuficiente, particularmente en:

a) Localidades y parajes rurales;

b) Regiones con población dispersa;

c) Corredores que comuniquen distintas localidades con los centros de votación;

d) Barrios populares o sectores con baja cobertura de transporte público; y

e) Zonas en las que existan barreras especiales de accesibilidad o movilidad.

Artículo 6º. Adhesión de las jurisdicciones locales. Invítase a las provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los municipios a adherir al régimen establecido por la presente ley respecto de los servicios de transporte público colectivo sometidos a sus respectivas jurisdicciones.

La adhesión podrá comprender servicios:

a) Automotores urbanos, suburbanos e interurbanos;

b) Ferroviarios locales extendidos, e interurbanos regionales y subterráneos;

Los servicios pueden ser prestados mediante concesión, permiso, autorización o cualquier otra modalidad de gestión y operados por empresas públicas, privadas, cooperativas o de participación mixta.

Los municipios podrán celebrar convenios directamente con el Estado nacional cuando sean autoridad competente en materia de transporte, de conformidad con el régimen constitucional y legal de la respectiva provincia. Cuando corresponda,

los convenios podrán ser suscriptos conjuntamente por el Estado nacional, la provincia y el municipio interviniente.

Artículo 7º. Convenios de adhesión. El Poder Ejecutivo nacional, a través de la autoridad de aplicación, celebrará los convenios necesarios con las jurisdicciones adherentes.

Los convenios deberán establecer, como mínimo:

a) Los servicios, recorridos y prestadores alcanzados;

b) El compromiso de garantizar la gratuidad durante toda la jornada electoral;

c) La obligación de mantener frecuencias, recorridos y capacidad equivalentes, como mínimo, a los de un día hábil ordinario;

d) La identificación de los prestadores públicos, privados, cooperativos o mixtos que recibirán la correspondiente compensación;

e) La metodología para determinar los costos compensables;

f) El régimen de anticipos, liquidación, rendición de cuentas y pago de saldos;

g) Los mecanismos de fiscalización y auditoría;

h) Los canales de denuncia, reclamo y reintegro para las personas usuarias;

i) Las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad o movilidad reducida;

j) La publicidad de recorridos, frecuencias y horarios; y

k) La prohibición de utilizar el beneficio para propaganda partidaria, electoral o promoción personal de funcionarios públicos.

La autoridad de aplicación deberá poner a disposición de las jurisdicciones un modelo permanente de convenio y habilitar la adhesión con antelación suficiente a cada proceso electoral.

Artículo 8º. Compensación económica. El Estado nacional compensará a los prestadores de los servicios de jurisdicción nacional alcanzados por la presente ley, a las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los municipios que adhieran y suscriban los convenios previstos en el artículo 7°, para que éstos retribuyan a los prestadores de los servicios bajo su jurisdicción.

La compensación comprenderá:

1. Los ingresos tarifarios que razonablemente se hubieran percibido durante la jornada electoral; y
2. Los costos operativos incrementales ocasionados por el refuerzo de frecuencias, la ampliación de la capacidad, la prestación de servicios especiales y la extensión temporal prevista.

La metodología de cálculo deberá fundarse en criterios objetivos y verificables, pudiendo considerar:

a) Los datos provenientes del Sistema Único de Boleto Electrónico —SUBE— o de sistemas equivalentes;

b) La cantidad de personas transportadas;

c) Las validaciones registradas;

d) Los kilómetros recorridos;

e) La cantidad y tipo de unidades afectadas;

f) Los cuadros tarifarios vigentes;

g) La demanda histórica correspondiente a días hábiles comparables; y

h) Los costos operativos efectivamente acreditados.

La falta de implementación del sistema SUBE no podrá impedir la adhesión de una jurisdicción ni la percepción de las compensaciones, siempre que se aporten registros equivalentes que permitan verificar los servicios prestados.

La reglamentación deberá evitar la doble compensación de un mismo costo mediante distintos regímenes de asistencia o subsidios.

Artículo 9º. Anticipos, transferencias y rendición. Los convenios de adhesión deberán prever un anticipo no inferior al cincuenta por ciento (50%) del costo estimado, que será transferido a la jurisdicción adherente con una antelación no menor a cinco (5) días hábiles respecto de la jornada electoral.

El saldo deberá ser cancelado dentro de los sesenta (60) días corridos posteriores a la aprobación de la correspondiente rendición de cuentas.

Las jurisdicciones adherentes deberán transferir las compensaciones a los prestadores dentro de los diez (10) días hábiles de recibidos los fondos nacionales.

Los recursos tendrán afectación específica y no podrán ser utilizados para una finalidad distinta. Su percepción, administración, aplicación y rendición quedarán sujetas a la Ley Nº 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional y a las normas complementarias que resulten aplicables.

Los importes no utilizados, aplicados irregularmente o cuya rendición no resulte aprobada deberán ser reintegrados al Estado nacional, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, patrimoniales o penales que pudieran corresponder.

Artículo 10º. Financiamiento. Los gastos que demande el cumplimiento de la presente ley serán atendidos con cargo a Rentas Generales del Tesoro Nacional y a las partidas específicas asignadas a la jurisdicción nacional competente en materia de transporte.

En los años que se celebren elecciones nacionales el Poder Ejecutivo deberá incorporar en el proyecto de Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional una partida específica, identificable y suficiente denominada “Régimen Federal de Gratuidad del Transporte Público en Jornadas Electorales Nacionales”, considerando:

a) La cantidad de jornadas electorales previstas para el ejercicio;

b) La totalidad de los servicios de jurisdicción nacional alcanzados; y

c) La eventual adhesión de todas las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los municipios del país.

Los créditos presupuestarios asignados para esta finalidad serán adicionales y no podrán utilizarse para sustituir, compensar o reducir otros fondos, transferencias o regímenes ordinarios destinados al sostenimiento del transporte público.

Durante el primer ejercicio de vigencia, el jefe de Gabinete de Ministros realizará las adecuaciones presupuestarias necesarias, dentro de las autorizaciones previstas por la Ley Nº 24.156.

Artículo 11º. Autoridad de aplicación. La autoridad de aplicación de la presente ley será la Secretaria de Transporte de la Nación y deberá coordinar su actuación con:

a) La autoridad electoral nacional;

b) El organismo nacional encargado de la regulación y fiscalización del transporte;

c) Las autoridades de transporte de las jurisdicciones adherentes; y

d) Las empresas públicas y privadas prestadoras de los servicios alcanzados.

Artículo 12º. Fiscalización, infracciones y reintegros. El organismo nacional competente en materia de regulación y fiscalización del transporte controlará el cumplimiento de la gratuidad, las frecuencias, los recorridos, la capacidad ofrecida y las demás obligaciones establecidas por la presente ley en los servicios de jurisdicción nacional.

El cobro indebido de tarifas, la reducción injustificada de frecuencias, la supresión de servicios, el acortamiento de recorridos o la negativa a emitir pasajes gratuitos constituirán infracciones graves y darán lugar a:

a) Las sanciones previstas en los regímenes aplicables a cada servicio;

b) La pérdida total o parcial de las compensaciones;

c) La restitución de los fondos indebidamente percibidos; y

d) El reintegro íntegro de los importes cobrados a las personas usuarias.

La autoridad de aplicación deberá habilitar canales gratuitos, accesibles y de rápida tramitación para efectuar denuncias y solicitar reintegros.

Cuando el cobro indebido pueda verificarse mediante SUBE u otro sistema electrónico, el reintegro deberá efectuarse de manera automática dentro de los diez (10) días hábiles.

Los convenios con las jurisdicciones adherentes deberán establecer mecanismos equivalentes de fiscalización, sanción y reintegro.

Artículo 13º. Información pública. Con una antelación mínima de veinte (20) días corridos respecto de cada jornada electoral, la autoridad de aplicación y las jurisdicciones adherentes deberán publicar, en formatos abiertos y accesibles:

a) Los servicios gratuitos disponibles;

b) Los recorridos, horarios y frecuencias;

c) Las modalidades de reserva para los servicios que la requieran;

d) Los servicios especiales o refuerzos previstos; y

e) Los canales de consulta, denuncia y reclamo.

La información deberá difundirse en estaciones, terminales, unidades, sitios oficiales, aplicaciones y demás medios de comunicación pública.

Toda comunicación deberá tener carácter estrictamente institucional. Queda prohibida la utilización de nombres, imágenes, símbolos, colores, consignas o cualquier otro elemento que implique propaganda electoral, partidaria o promoción personal de autoridades o funcionarios.

Artículo 14º. Reglamentación. El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley dentro de los noventa (90) días corridos desde su publicación.

La falta de reglamentación no impedirá la aplicación de las disposiciones que resulten operativas.

Artículo 15º. Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

MARCELO MANGO

DIPUTADOS
ARGENTINA

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer, con carácter permanente, la gratuidad del transporte público colectivo durante las jornadas electorales nacionales, garantizando al mismo tiempo una oferta de servicios y frecuencias equivalente a la de un día hábil ordinario.

La Constitución Nacional garantiza el pleno ejercicio de los derechos políticos conforme al principio de la soberanía popular y determina que el sufragio es universal, igual, secreto y obligatorio. Esa garantía no puede ser entendida únicamente como la posibilidad formal de introducir un voto en la urna. También exige que el Estado remueva las barreras materiales que puedan impedir o dificultar que una persona llegue al lugar donde debe votar.

El Congreso cuenta, además, con atribuciones para regular el comercio interjurisdiccional, aprobar el presupuesto nacional y promover medidas de acción positiva que aseguren la igualdad real de oportunidades y el pleno ejercicio de los derechos constitucionales.

Para una persona que dispone de vehículo propio, el traslado hasta un establecimiento electoral puede resultar una cuestión sencilla. Para una trabajadora desocupada, un jubilado, una familia de bajos ingresos, una persona con discapacidad, un joven que vota por primera vez o un habitante de una localidad alejada, el costo del pasaje y la falta de frecuencias pueden convertirse en obstáculos concretos.

Esta realidad resulta especialmente relevante en provincias extensas y con población territorialmente dispersa, como Río Negro, donde numerosas localidades, parajes y comunidades rurales dependen de servicios de transporte que circulan con frecuencias reducidas durante los fines de semana. La gratuidad pierde toda eficacia cuando no hay unidades suficientes, cuando los recorridos son acortados o cuando el servicio funciona con una frecuencia meramente dominical.

Por esa razón, este proyecto no se limita a eliminar la tarifa. Establece que la cantidad de servicios, los recorridos, la frecuencia y la capacidad ofrecida deben ser equivalentes, como mínimo, a los de un día hábil ordinario. El derecho no puede agotarse en un cartel que anuncie “transporte gratuito” si las personas deben esperar durante horas o si directamente no existe un servicio que les permita llegar a votar.

La intervención estatal también contribuye a preservar la libertad y autonomía del elector. Cuando el transporte queda librado exclusivamente a los recursos de cada partido político, se generan condiciones que pueden condicionar la voluntad electoral y produce una desigualdad entre las fuerzas políticas según su capacidad económica y territorial.

Este problema ya fue señalado en antecedentes legislativos presentados en años anteriores y que también buscaban eximir del pago del boleto en trenes, subterráneos y colectivos urbanos y suburbanos y garantizar la regularidad de las frecuencias.

El antecedente administrativo más importante fue la Resolución 435/2023 del entonces Ministerio de Transporte. Esa norma estableció la gratuidad de los servicios automotores urbanos y suburbanos y de los servicios ferroviarios de jurisdicción nacional durante las PASO y las elecciones generales de 2023. También creó un mecanismo de compensación para las jurisdicciones que adhirieran mediante convenio y fijó una metodología basada en información del sistema SUBE y otros registros disponibles.

La resolución asignó una partida presupuestaria concreta y encomendó a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte el control de su cumplimiento, demostrando que la medida resulta administrativa, técnica y presupuestariamente viable.

La experiencia tuvo un alcance federal significativo. Para las elecciones generales de 2023 adhirieron veintiún provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La misma fuente oficial informó que Tierra del Fuego no pudo incorporarse porque allí

la competencia sobre el transporte correspondía a los municipios. Ese antecedente explica por qué el presente proyecto habilita expresamente la celebración de convenios directos o tripartitos con los gobiernos municipales, siempre de conformidad con el régimen jurídico provincial.

La gratuidad también fue extendida a la segunda vuelta presidencial del 19 de noviembre de 2023 mediante la Resolución 610/2023. Sin embargo, se trató de decisiones administrativas limitadas a un proceso electoral concreto, sujetas a la voluntad circunstancial del Poder Ejecutivo. El derecho de acceso al transporte durante los comicios no debe depender de que cada gobierno dicte o no una resolución antes de cada elección. Debe constituir una política de Estado establecida por ley.

La experiencia de 2023 también evidenció la necesidad de contar con procedimientos claros de control y reintegro. La Comisión Nacional de Regulación del Transporte recibió denuncias de usuarios a quienes se les había cobrado el boleto pese a la gratuidad y debió gestionar la devolución de esos importes. Por ello, el proyecto tipifica como incumplimientos graves tanto el cobro indebido como la reducción de frecuencias y establece canales accesibles de reclamo y reintegro.

La medida cuenta también con antecedentes internacionales. La autoridad metropolitana de transporte de Los Ángeles resolvió ofrecer de manera permanente viajes gratuitos en días de elecciones federales y estaduales. En Brasil, la regulación electoral de 2026 estableció que el poder público debía asegurar transporte colectivo urbano municipal e intermunicipal gratuito, incluso metropolitano, con una frecuencia compatible con la de los días hábiles.

El proyecto respeta plenamente la organización federal. La obligación legal directa se establece respecto de los servicios sometidos a jurisdicción nacional. En el caso de los servicios provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales, la aplicación se instrumenta mediante adhesión voluntaria y convenios de cooperación, con financiamiento nacional y rendición de cuentas.

El esquema de compensación contempla tanto la recaudación tarifaria dejada de percibir como los costos adicionales derivados de prestar una frecuencia de día hábil. Las transferencias deberán basarse en criterios objetivos y verificables, pero la falta de SUBE no podrá dejar afuera a ciudades o provincias que cuenten con otros sistemas confiables de registro.

También se incorpora un anticipo nacional para evitar que las provincias o municipios deban financiar con recursos propios la totalidad del operativo y esperar luego un reintegro. Los fondos serán de afectación específica, deberán transferirse a los prestadores y estarán sometidos a los sistemas de administración financiera y control.

Finalmente, la iniciativa dispone que el Poder Ejecutivo incluya todos los años que se celebren elecciones nacionales una partida presupuestaria específica. Ello permitirá planificar el operativo, celebrar anticipadamente los convenios, reforzar los servicios y evitar que una garantía democrática esencial quede condicionada por decisiones administrativas de último momento.

El voto es la herramienta fundamental mediante la cual nuestro pueblo elige a sus representantes, controla al poder y define el rumbo colectivo. Ningún ciudadano o ciudadana debe quedar apartado de ese derecho por no poder pagar un boleto, por vivir lejos de su lugar de votación o porque el domingo electoral circulen menos colectivos y trenes.

Garantizar transporte público gratuito, suficiente, accesible y federal durante las elecciones es una inversión directa en igualdad política, participación popular y calidad democrática.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares el acompañamiento y la aprobación del presente proyecto de ley.

MARCELO MANGO