

*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE
BUENOS AIRES SANCIONAN CON FUERZA DE

LEY

ARTÍCULO 1º: Objeto.

La presente ley tiene por objeto establecer un régimen de compensación tarifaria para las personas residentes en las áreas de influencia de las estaciones de peaje emplazadas sobre la Ruta Provincial N.º 6, a fin de garantizar una distribución equitativa de las cargas derivadas del financiamiento de la infraestructura vial provincial.

ARTÍCULO 2º: Finalidad.

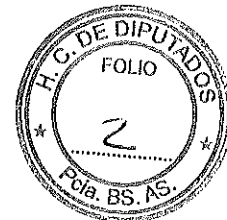
El régimen instituido por la presente ley tiene por finalidad compatibilizar el sostenimiento económico del sistema de concesión de la Ruta Provincial N.º 6 con los principios de igualdad material, igualdad ante las cargas públicas, razonabilidad, equidad territorial y protección de los usuarios.

ARTÍCULO 3º: Beneficiarios.

Serán beneficiarios del régimen las personas humanas que acrediten:

- a) domicilio real y residencia efectiva dentro del área de influencia de cualquiera de las estaciones de peaje de la Ruta Provincial N.º 6;
- b) utilización habitual de la ruta como consecuencia directa de su residencia;
- c) titularidad, cotitularidad, autorización de uso o cualquier otro título legítimo respecto del vehículo para el cual se solicite la compensación tarifaria.

ARTÍCULO 4º: Área de influencia.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

A los efectos de la presente ley, se entiende por área de influencia el ámbito territorial cuyos residentes deban atravesar habitual y necesariamente una estación de peaje de la Ruta Provincial N.º 6 para desarrollar actividades laborales, educativas, sanitarias, comerciales, productivas, familiares o cualquier otra actividad esencial.

La Autoridad de Aplicación determinará el alcance territorial correspondiente a cada estación mediante resolución fundada, considerando criterios objetivos de movilidad cotidiana, conectividad vial, inexistencia de recorridos alternativos razonables y continuidad urbana.

ARTÍCULO 5º: Compensación tarifaria.

Los beneficiarios comprendidos en la presente ley abonarán una tarifa equivalente al CINCO POR CIENTO (5 %) del valor de la tarifa ordinaria correspondiente a la categoría vehicular aplicable.

La compensación tarifaria establecida por la presente ley equivaldrá al NOVENTA Y CINCO POR CIENTO (95 %) del valor de la tarifa vigente.

La compensación tarifaria establecida en la presente ley no podrá ser inferior a la mayor bonificación vigente para residentes en cualquier corredor vial concesionado bajo jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires.

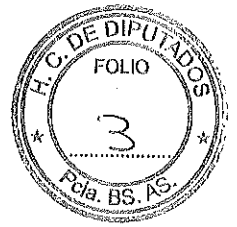
ARTÍCULO 6º: Derecho al régimen.

La compensación tarifaria constituye un derecho de configuración legal para toda persona que reúna los requisitos establecidos por la presente ley.

La Autoridad de Aplicación no podrá denegar el acceso al régimen cuando el solicitante acredite el cumplimiento de las condiciones previstas por esta ley y su reglamentación.

ARTÍCULO 7º: Autoridad de Aplicación.

Será Autoridad de Aplicación el organismo que determine el Poder Ejecutivo Provincial. Tendrá las siguientes funciones:



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

- a) determinar las áreas de influencia;
- b) administrar el Registro de Beneficiarios;
- c) aprobar los procedimientos de inscripción;
- d) dictar normas complementarias;
- e) celebrar convenios con AUBASA y con los municipios alcanzados por la presente ley para facilitar su implementación;
- f) fiscalizar el correcto funcionamiento del régimen.

ARTÍCULO 8º: Registro.

Créase el Registro Provincial de Beneficiarios del Régimen de Compensación Tarifaria para Residentes de la Ruta Provincial N.º 6.

La inscripción será gratuita y compatible con los sistemas electrónicos de cobro de peaje vigentes.

ARTÍCULO 9º: Adecuación contractual.

El Poder Ejecutivo adoptará las medidas necesarias para adecuar el Contrato de Concesión de la Ruta Provincial N.º 6 aprobado por el Decreto N.º 855/2016 y sus normas complementarias a las disposiciones de la presente ley, preservando la ecuación económico-financiera de la concesión cuando corresponda conforme al derecho vigente.

ARTÍCULO 10: Reglamentación.

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los NOVENTA (90) días corridos desde su promulgación.

ARTÍCULO 11: Vigencia.

La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

ARTÍCULO 12:

Comuníquese al Poder Ejecutivo.

SOLEDAD A. ALONSO
Diputada
Bloque Fuerza Patria
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

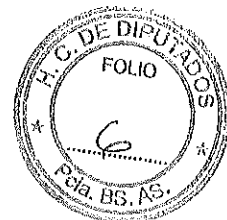
FUNDAMENTOS

La Ruta Provincial N.º 6 constituye uno de los corredores viales más importantes de la Provincia de Buenos Aires. Su trazado vincula las principales rutas nacionales y provinciales, conecta parques industriales, zonas productivas, puertos, centros logísticos y localidades estratégicas, permitiendo articular el transporte de personas y mercaderías sin necesidad de atravesar el Área Metropolitana de Buenos Aires. Su desarrollo ha respondido a una política pública sostenida durante distintos gobiernos provinciales, orientada a fortalecer la integración territorial, mejorar la competitividad de la economía bonaerense y dotar a la Provincia de una infraestructura vial acorde con las necesidades de crecimiento productivo.

La transformación de este corredor en una autovía demandó importantes inversiones públicas y continúa requiriendo recursos permanentes destinados a su conservación, mantenimiento, modernización y explotación. En ese contexto, el sistema de peajes constituye un mecanismo legítimo para contribuir al financiamiento de esa infraestructura y garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad, seguridad vial y calidad del servicio.

El presente proyecto parte de ese reconocimiento. No cuestiona la existencia del sistema de peajes ni desconoce la necesidad de asegurar el financiamiento sostenible de la Ruta Provincial N.º 6. Tampoco pretende alterar el régimen de concesión vigente ni afectar el equilibrio económico-financiero del contrato celebrado por la Provincia. Su finalidad es distinta: procurar que una política pública legítima distribuya las cargas que genera de manera compatible con los principios constitucionales de igualdad, razonabilidad y equidad territorial.

Toda política pública debe evaluarse no sólo por la legitimidad de sus objetivos, sino también por la forma en que distribuye sus efectos entre los distintos sectores de la sociedad. Una misma medida puede incidir de manera muy diferente según las circunstancias objetivas de quienes resultan alcanzados por ella, y es precisamente allí donde



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

corresponde la intervención del legislador para evitar que el interés general produzca sacrificios desproporcionados sobre un grupo determinado de ciudadanos.

Eso es lo que ocurre con el sistema de peajes implementado sobre la Ruta Provincial N.º 6.

Para quien utiliza el corredor de manera ocasional, el peaje constituye el costo propio de un desplazamiento determinado. Sin embargo, la situación es sustancialmente distinta para quienes residen en las áreas de influencia de las estaciones de peaje y deben atravesarlas diariamente para concurrir a sus lugares de trabajo, asistir a establecimientos educativos, acceder a servicios de salud, desarrollar actividades comerciales o productivas, realizar trámites o mantener vínculos familiares.

En estos casos, el peaje deja de representar un gasto eventual para convertirse en un costo permanente de la vida cotidiana. Esa diferencia no deriva de una decisión libre del usuario ni de una mayor utilización voluntaria de la infraestructura, sino exclusivamente del lugar donde reside y de la organización territorial del corredor vial.

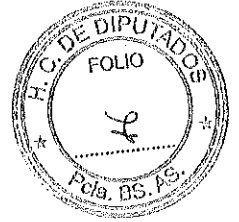
Esta circunstancia resulta jurídicamente relevante porque determina que una misma política pública produzca consecuencias económicas significativamente distintas sobre personas que utilizan un mismo servicio, generando una carga especialmente intensa para quienes carecen de alternativas razonables de circulación.

Precisamente por ello, la propia Provincia de Buenos Aires ha reconocido que los residentes ubicados en las áreas de influencia de las estaciones de peaje constituyen una categoría diferenciada de usuarios.

Ese reconocimiento constituye el punto de partida del presente proyecto.

La discusión ya no consiste en determinar si corresponde establecer un régimen especial para los residentes, porque esa cuestión ha sido resuelta por la propia Administración Provincial mediante la implementación de regímenes de compensación tarifaria específicos.

En consecuencia, el debate legislativo adquiere una dimensión diferente. La cuestión que corresponde analizar no es la existencia de una tarifa diferencial, sino si el nivel de



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

compensación actualmente previsto satisface los principios constitucionales de igualdad, razonabilidad e igualdad ante las cargas públicas, especialmente cuando dentro del propio sistema vial provincial existen antecedentes que reconocen beneficios considerablemente más amplios para comunidades que afrontan una situación objetiva sustancialmente equivalente.

En ese sentido, resulta especialmente relevante el antecedente de la estación de peaje de Samborombón, donde la Provincia implementó un régimen de compensación destinado a proteger a los residentes alcanzados por dicha estación. Con independencia del instrumento administrativo utilizado para su implementación, ese antecedente demuestra que el Estado provincial reconoció expresamente que la residencia constituye una circunstancia objetiva suficiente para justificar un tratamiento tarifario diferenciado.

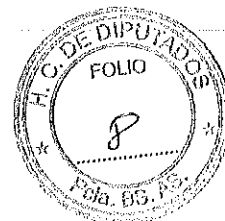
Este aspecto reviste especial trascendencia institucional. Si la propia Provincia ha considerado que la residencia constituye un criterio válido para establecer compensaciones tarifarias, la discusión ya no puede centrarse en la legitimidad de la diferenciación, sino en la razonabilidad de las diferencias existentes entre los distintos regímenes aplicables a comunidades que soportan cargas públicas sustancialmente equivalentes.

Desde esa perspectiva, el presente proyecto no crea un beneficio inédito ni incorpora un privilegio para un grupo determinado de habitantes. Por el contrario, procura otorgar rango legal a un principio que la propia Administración ya ha reconocido: que la incidencia del peaje sobre quienes residen en el área de influencia de una estación justifica la adopción de mecanismos de compensación destinados a evitar que el costo de una política pública de alcance general recaiga de manera desproporcionada sobre un sector específico de la población.

A partir de esa premisa, la iniciativa propone establecer un régimen uniforme de compensación tarifaria para los residentes de la Ruta Provincial N.º 6, tomando como referencia el tratamiento más favorable actualmente reconocido para situaciones objetivamente comparables. Con ello no se pretende alterar el sistema concesional ni afectar



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



su sustentabilidad económica, sino asegurar que su funcionamiento se ajuste plenamente a los principios constitucionales que deben regir toda actuación estatal.

La solución propuesta por esta ley encuentra sustento, en primer término, en las competencias que la Constitución Nacional reconoce a las provincias para organizar, administrar y regular la infraestructura vial bajo su jurisdicción.

El sistema federal argentino parte del principio según el cual las provincias conservan todo el poder no delegado al Gobierno Federal, conforme lo establece el artículo 121 de la Constitución Nacional. En ese marco, el artículo 124 les reconoce el dominio originario sobre los recursos existentes en su territorio, comprendiendo entre ellos las obras públicas y la infraestructura vial de carácter provincial.

En consecuencia, corresponde a la Provincia de Buenos Aires proyectar, construir, conservar, administrar y regular las rutas que integran su dominio público, así como establecer las condiciones generales para su utilización y los mecanismos destinados a garantizar su financiamiento. Esa competencia comprende también la facultad de revisar el modo en que las cargas derivadas de dichas políticas públicas se distribuyen entre los distintos usuarios cuando la experiencia demuestra que su aplicación produce efectos manifiestamente desiguales.

La presente ley constituye precisamente el ejercicio de esa potestad legislativa. No modifica la naturaleza jurídica de la Ruta Provincial N.º 6, no altera su condición de bien integrante del dominio público provincial ni cuestiona la decisión estatal de financiar su mantenimiento mediante el sistema de peajes. Su objeto consiste exclusivamente en establecer un régimen legal de compensación tarifaria destinado a corregir una situación de desigualdad objetiva que afecta a quienes, por razones exclusivamente vinculadas con su residencia, deben afrontar diariamente el costo del peaje para desarrollar actividades esenciales.

El régimen vigente sobre la Ruta Provincial N.º 6 se desarrolla en el marco de una concesión de obra pública otorgada por la Provincia de Buenos Aires. Mediante el Decreto N.º 855/2016, el Poder Ejecutivo aprobó el Contrato de Concesión, el Reglamento de



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Explotación, el Reglamento del Usuario, el Plan Económico Financiero y el conjunto de documentos que regulan la explotación del corredor por parte de Autopistas de Buenos Aires S.A. (AUBASA).

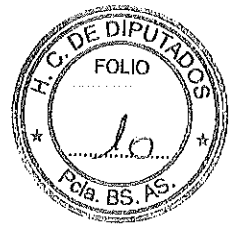
Sin embargo, la existencia de un contrato de concesión no implica que el Estado haya renunciado a sus potestades regulatorias. La concesión constituye una modalidad de gestión de un servicio público, pero la infraestructura continúa perteneciendo al dominio público provincial y permanece sometida al poder de policía y a las facultades regulatorias del Estado. La tarifa de peaje no constituye un precio libremente fijado por el concesionario, sino una tarifa administrativa cuya determinación y modalidades de aplicación dependen de decisiones adoptadas por la autoridad pública en función del interés general.

Esta característica reviste especial importancia para el presente proyecto. Si la tarifa forma parte de un régimen jurídico de derecho público, el legislador conserva plena competencia para establecer los principios generales que deben orientar su aplicación cuando existan razones de interés público que así lo justifiquen.

La compensación tarifaria prevista por esta ley no altera el objeto de la concesión ni incorpora obligaciones extrañas al contrato vigente. Corresponderá al Poder Ejecutivo instrumentar las adecuaciones administrativas y contractuales que resulten necesarias para su implementación, preservando, cuando corresponda, la ecuación económico-financiera de la concesión, conforme a los principios generales del derecho administrativo.

De este modo, la iniciativa armoniza tres intereses públicos igualmente relevantes: la continuidad y sostenibilidad del sistema concesional, la potestad regulatoria del Estado provincial y el derecho de los usuarios a recibir un tratamiento compatible con los principios constitucionales de igualdad y razonabilidad.

Precisamente, esos principios constituyen el fundamento central de la presente iniciativa.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

El artículo 16 de la Constitución Nacional consagra el principio de igualdad ante la ley, mientras que el artículo 28 dispone que los derechos y garantías reconocidos por la Constitución no podrán ser alterados por las leyes que reglamenten su ejercicio, incorporando el principio de razonabilidad como límite de toda actuación estatal. A su vez, el artículo 42 reconoce los derechos de los usuarios y consumidores, imponiendo a las autoridades el deber de proteger sus intereses económicos y asegurar condiciones de trato equitativo y digno en la prestación de los servicios públicos.

En el ámbito provincial, el artículo 11 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires reafirma el principio de igualdad ante la ley, mientras que el artículo 36 impone a los poderes públicos el deber de promover condiciones de igualdad real para el ejercicio efectivo de los derechos reconocidos por el ordenamiento constitucional.

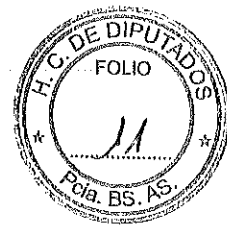
La interpretación conjunta de estas normas permite afirmar que la igualdad no constituye únicamente una prohibición de establecer diferencias arbitrarias. También exige que el Estado examine las consecuencias concretas de sus políticas públicas y adopte las medidas necesarias para evitar que una regulación general produzca efectos desproporcionados sobre quienes se encuentran en situaciones objetivamente diferentes.

Ese supuesto se verifica claramente en el caso de la Ruta Provincial N.º 6.

El financiamiento de la infraestructura mediante el cobro de peajes constituye una política pública legítima y necesaria. Sin embargo, su impacto económico no resulta uniforme para todos los usuarios. Mientras algunos utilizan el corredor de manera ocasional, otros deben atravesar diariamente las estaciones de peaje como condición indispensable para acceder al trabajo, la educación, los servicios de salud, la actividad comercial o la vida familiar.

La diferencia no depende de una elección individual, sino de una circunstancia objetiva e involuntaria: el lugar de residencia.

En estas condiciones adquiere plena vigencia el principio de igualdad ante las cargas públicas, construido por la doctrina y la jurisprudencia como una derivación directa de los principios de igualdad y razonabilidad. Dicho principio exige que las cargas impues-



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

tas por el Estado para satisfacer necesidades colectivas sean distribuidas de manera equitativa, evitando que un grupo determinado soporte sacrificios significativamente superiores a los exigidos al resto de la comunidad sin una justificación objetiva suficiente.

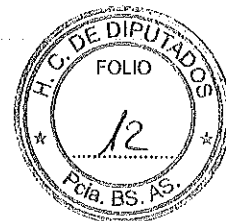
Desde esa perspectiva, el peaje constituye una carga pública legítima. Lo que este proyecto cuestiona no es su existencia, sino la intensidad con que esa carga recae sobre determinados habitantes por el solo hecho de residir en las inmediaciones de una estación de peaje. La finalidad de la compensación tarifaria consiste precisamente en corregir ese desequilibrio, preservando el sistema de financiamiento sin trasladar de manera desproporcionada sus costos a un grupo reducido de usuarios.

Debe destacarse, además, que la propia Provincia ya ha reconocido la existencia de esa situación diferencial al establecer regímenes especiales para residentes. Ello confirma que la diferenciación tarifaria no resulta incompatible con el sistema concesional ni con el principio de igualdad. Por el contrario, constituye el mecanismo elegido por la propia Administración para hacer compatible el financiamiento de la infraestructura con la protección de quienes soportan una carga económica extraordinaria.

En consecuencia, la intervención del legislador no introduce un criterio novedoso. Se limita a otorgar respaldo legal y uniformidad a un principio que ya ha sido admitido por la Administración Provincial, procurando que su aplicación responda a criterios objetivos, generales y compatibles con el mandato constitucional de igualdad.

La razonabilidad de la solución propuesta encuentra un respaldo adicional en los antecedentes administrativos desarrollados por la propia Provincia de Buenos Aires en materia de concesiones viales.

En distintos corredores provinciales se han implementado mecanismos de compensación tarifaria destinados a mitigar el impacto que el cobro del peaje produce sobre quienes, por razones vinculadas con su residencia, deben atravesar diariamente una estación para desarrollar actividades esenciales. Entre ellos reviste especial importancia el régimen aplicable a los habitantes del área de influencia de la estación de peaje



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

de Samborombón, donde fue reconocida la necesidad de otorgar una compensación significativamente superior a la prevista para los residentes de la Ruta Provincial N.º 6. Ese antecedente posee una trascendencia institucional que excede el caso particular. No constituye simplemente una decisión administrativa aislada, sino la expresión de un criterio jurídico asumido: la residencia puede justificar un tratamiento tarifario diferenciado cuando el peaje deja de ser un costo eventual y pasa a convertirse en una carga permanente para el desarrollo de la vida cotidiana.

Precisamente por ello, el presente proyecto sostiene que, cuando dos comunidades afrontan una situación objetiva sustancialmente equivalente, la diferencia en el nivel de compensación requiere una justificación razonable y suficiente.

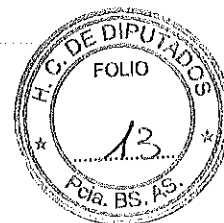
La igualdad constitucional no exige uniformidad absoluta. Exige coherencia.

Cuando el propio Estado reconoce que determinadas personas soportan una carga pública extraordinaria derivada exclusivamente de su lugar de residencia, resulta necesario que los criterios de compensación respondan a parámetros generales, objetivos y compatibles con el principio de igualdad ante la ley.

Desde esa perspectiva, la presente iniciativa procura brindar uniformidad al régimen vigente, evitando que diferencias administrativas circunstanciales se traduzcan en tratamientos desiguales para situaciones sustancialmente comparables.

La evolución de los sistemas de financiamiento vial en el derecho comparado confirma, además, que la incorporación de mecanismos de diferenciación tarifaria constituye una tendencia consolidada.

Durante muchos años predominó el criterio de la tarifa uniforme para todos los usuarios. Sin embargo, la experiencia demostró que esa aparente igualdad formal podía producir resultados materialmente injustos cuando determinadas comunidades debían afrontar el pago del peaje de manera cotidiana como consecuencia directa de su residencia o de la inexistencia de recorridos alternativos razonables.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Por ese motivo, numerosos sistemas concesionales comenzaron a incorporar bonificaciones para residentes, usuarios frecuentes o habitantes de áreas directamente afectadas por estaciones de peaje.

Experiencias desarrolladas en España, Francia, Chile y Brasil demuestran que la diferenciación tarifaria no debilita el sistema concesional. Por el contrario, fortalece su legitimidad social al compatibilizar el financiamiento de la infraestructura con criterios de equidad territorial y movilidad cotidiana.

La presente ley se inscribe dentro de esa evolución, procurando adaptar el régimen provincial a estándares ampliamente aceptados en materia de administración de infraestructura vial.

Pero, más allá de las experiencias comparadas, la conveniencia de la medida surge de la realidad económica y social de las localidades alcanzadas por la Ruta Provincial N.º 6.

El corredor constituye uno de los principales ejes de desarrollo productivo de la Provincia de Buenos Aires. A lo largo de su recorrido se localizan parques industriales, establecimientos fabriles, centros logísticos, explotaciones agropecuarias, áreas comerciales y numerosas localidades cuya dinámica económica depende de la conectividad que brinda esta vía.

Miles de trabajadores, estudiantes, comerciantes, productores, profesionales y pequeños empresarios utilizan diariamente la Ruta Provincial N.º 6 para desarrollar actividades indispensables para su sustento y para el funcionamiento de las economías regionales.

Para ellos, el tránsito por la ruta no constituye una decisión ocasional sino una necesidad permanente.

Cuando el acceso al trabajo, a la educación, a la atención sanitaria, a la actividad comercial o al ejercicio de una profesión depende necesariamente del cruce diario de una estación de peaje, el costo correspondiente deja de representar una erogación extraordinaria para convertirse en un componente estructural del presupuesto familiar.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

La compensación tarifaria prevista por esta ley procura reducir ese impacto sin afectar la sustentabilidad económica del sistema concesional.

Los residentes continuarán realizando un aporte al financiamiento de la infraestructura vial, preservándose así el principio contributivo que caracteriza al régimen de peajes. La diferencia radica en que dicho aporte será compatible con la intensidad real de la carga que soportan, evitando que una política pública concebida para beneficio del conjunto de la comunidad recaiga con especial severidad sobre un grupo reducido de habitantes.

La medida producirá, además, efectos positivos que trascienden el interés individual de los beneficiarios.

Una reducción razonable del costo de movilidad favorece el acceso al empleo, fortalece la competitividad de las pequeñas y medianas empresas, estimula el desarrollo comercial, facilita la integración territorial y reduce las barreras económicas que actualmente afectan la circulación cotidiana entre localidades estrechamente vinculadas desde el punto de vista social y productivo.

En ese sentido, la compensación tarifaria constituye también una herramienta de desarrollo regional y de fortalecimiento de las economías locales.

Del mismo modo, la iniciativa contribuye a consolidar la legitimidad institucional del propio sistema de peajes.

Toda política pública obtiene mayor aceptación social cuando la ciudadanía percibe que las cargas derivadas de su implementación se distribuyen de manera razonable y equitativa.

Lejos de debilitar el régimen concesional, la presente ley lo fortalece, incorporando reglas claras, objetivas y transparentes para atender una situación que la propia experiencia administrativa ha demostrado como merecedora de un tratamiento específico.

En definitiva, la presente iniciativa no procura eliminar el sistema de peajes ni sustituir el régimen de concesión vigente.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Su finalidad consiste en compatibilizar el financiamiento sostenible de la infraestructura vial con la plena vigencia de los principios constitucionales de igualdad, razonabilidad, equidad territorial e igualdad ante las cargas públicas.

Cuando el propio Estado reconoce que determinadas comunidades soportan una carga económica extraordinaria como consecuencia directa de una política pública de alcance general, la igualdad deja de ser una declaración abstracta para convertirse en un mandato concreto dirigido al legislador.

Ese mandato exige remover las desigualdades que carecen de una justificación objetiva suficiente y garantizar que el esfuerzo requerido para sostener una infraestructura estratégica sea distribuido de manera equitativa entre todos los usuarios.

La compensación tarifaria prevista en esta ley constituye precisamente la respuesta legislativa destinada a cumplir con ese objetivo.

Por los fundamentos expuestos, solicito a las señoras diputadas y a los señores diputados que acompañen con su voto favorable el presente proyecto de ley.

SOLEDAD A. ALONSO
Diputada
Bloque Fuerza Patria
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.