EXPTE. D- 3125 /26-27

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
1
Pcia. BS. AS.

Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

SANCIONAN CON FUERZA DE

LEY

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1°.- Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar la integración territorial y el ejercicio efectivo de los derechos de los habitantes de la Provincia de Buenos Aires, evitando que la localización de estaciones, plazas, pórticos o cualquier otro sistema de percepción de peaje imponga cargas económicas desproporcionadas para los desplazamientos entre localidades pertenecientes a un mismo partido.
A tal fin se establece un régimen especial de tarifa vecinal intramunicipal y de gratuidad para los desplazamientos vinculados con el acceso a la salud y a la educación.

ARTÍCULO 2°.- Principios y fundamento constitucional. La interpretación y aplicación de la presente ley se regirá por los principios de libertad de circulación, igualdad real de oportunidades, integración territorial, razonabilidad y proporcionalidad de las cargas públicas, protección de los intereses económicos de usuarios y consumidores y acceso efectivo a la salud, la educación y el trabajo.
El régimen establecido encuentra especial fundamento en los artículos 10, 11, 36, 38, 39 y 198 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires y en los artículos 14, 16, 28 y 42 de la Constitución Nacional.

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
2
Pcia. BS. AS.

ARTÍCULO 3°.- Ámbito de aplicación. La presente ley será aplicable a rutas, autopistas, autovías, caminos y corredores viales sometidos a jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires en los que exista un sistema de percepción de peaje, cualquiera sea su modalidad de administración, explotación, concesión o tecnología de cobro.
Respecto de rutas y corredores sometidos a jurisdicción nacional regirá lo establecido en los artículos 16 y 17 de la presente.

ARTÍCULO 4°.- Definiciones. A los efectos de esta ley se entiende por:

a) Desplazamiento intrapartidario: aquel cuyo origen y destino se encuentren dentro de un mismo partido y para cuya realización resulte necesario atravesar un sistema de percepción de peaje.

b) Residente: toda persona humana que acredite domicilio real en el partido y resulte alcanzada por un desplazamiento intrapartidario.

c) Tarifa ordinaria: la tarifa general correspondiente a la categoría del vehículo utilizado.

d) Tarifa vecinal intrapartidaria: la tarifa diferencial aplicable a los residentes alcanzados por esta ley.

e) Sistema de percepción de peaje: toda estación, plaza, cabina, pórtico, sistema de flujo libre, dispositivo electrónico o cualquier mecanismo presente o futuro mediante el cual se perciba una tarifa por utilización de infraestructura vial.

f) Vía alternativa gratuita: aquella que permita efectuar el desplazamiento sin abonar peaje en condiciones razonables de seguridad, transitabilidad, continuidad, distancia y tiempo de viaje.

ARTÍCULO 5°.- Tarifa vecinal. Las personas residentes que deban efectuar desplazamientos intramunicipales tendrán derecho a una bonificación no inferior al SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75 %) de la tarifa ordinaria.
En consecuencia, la tarifa exigible al beneficiario no podrá superar el VEINTICINCO POR CIENTO (25 %) de la tarifa ordinaria correspondiente a la categoría del vehículo utilizado.
La Autoridad de Aplicación podrá establecer bonificaciones superiores, incluida la gratuidad, cuando las circunstancias territoriales, sociales o económicas, la menor distancia recorrida, la frecuencia de utilización u otras razones objetivas así lo justifiquen.

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
3
Pcia. BS. AS.

ARTÍCULO 6°.- Vía alternativa gratuita. El régimen establecido en el artículo anterior será obligatorio cuando no exista una vía alternativa gratuita razonablemente utilizable.
La mera existencia formal, cartográfica o administrativa de otro camino no será suficiente para excluir el beneficio.
Para ser considerada alternativa, la vía deberá encontrarse habilitada y reunir condiciones razonables de seguridad, transitabilidad, continuidad, distancia y tiempo de viaje.
La Autoridad de Aplicación podrá disponer colectoras, pasos vecinales, carriles especiales u otras soluciones gratuitas que reúnan dichas condiciones.

ARTÍCULO 7°.- Gratuidad por razones de salud. No podrá percibirse tarifa alguna por los desplazamientos dentro del territorio de cada distrito municipal que se realicen en forma periódica o recurrente necesarios para acceder a consultas, tratamientos, estudios, rehabilitación u otras prestaciones vinculadas con la atención de la salud.
El beneficio alcanzará al vehículo utilizado habitualmente para el traslado, aunque no sea propiedad de la persona asistida, cuando dicha circunstancia sea debidamente acreditada.
La reglamentación establecerá procedimientos simples de acreditación y deberá preservar la confidencialidad de los datos relativos a la salud.

ARTÍCULO 8°.- Gratuidad por razones educativas. No podrá percibirse tarifa alguna por los desplazamientos dentro del territorio de cada distrito municipal que se realicen en forma periódica o recurrente necesarios para asistir a establecimientos educativos oficialmente reconocidos.
El beneficio comprenderá al estudiante y al vehículo utilizado habitualmente para su traslado, incluyendo, cuando corresponda, a sus padres, madres, tutores, responsables o acompañantes necesarios.
La Autoridad de Aplicación coordinará con la Dirección General de Cultura y Educación procedimientos simplificados de acreditación.

ARTÍCULO 9°.- Acreditación. La residencia podrá acreditarse mediante Documento Nacional de Identidad, certificación municipal, registros provinciales o municipales u otros medios fehacientes que determine la reglamentación.
Para habitantes de zonas rurales podrán utilizarse antecedentes domiciliarios, electorales,

fiscales, catastrales o administrativos.
No podrá exigirse como condición necesaria que el vehículo se encuentre registrado a nombre del beneficiario cuando se acredite su utilización habitual para los desplazamientos protegidos.

ARTÍCULO 10.- Procedimiento y gratuidad. La incorporación al régimen será sencilla y gratuita y deberá contar con mecanismos digitales y presenciales.
La Administración procurará validar de oficio la información disponible en registros públicos, evitando requerir documentación que ya obre en poder del Estado.
No podrán imponerse cargos de inscripción, adhesión, mantenimiento, reempadronamiento ni otros costos administrativos vinculados con los beneficios establecidos por la presente ley.

ARTÍCULO 11.- Prohibición de límites de frecuencia. Los beneficios establecidos por esta ley no podrán sujetarse a cantidades máximas de pasadas, cupos mensuales, días determinados, franjas horarias ni otras restricciones equivalentes.
La frecuencia de utilización no podrá constituir causal de reducción, suspensión o pérdida del beneficio.
Podrán establecerse exclusivamente mecanismos razonables de control destinados a prevenir usos fraudulentos, con respeto al debido procedimiento.

ARTÍCULO 12.- Neutralidad tecnológica y continuidad. Los beneficios serán aplicables cualquiera sea el mecanismo de percepción utilizado.
Los cambios de tecnología, sistema de cobro, administrador o concesionario no podrán suspender, disminuir ni extinguir los derechos reconocidos por esta ley.

ARTÍCULO 13.- Beneficios preexistentes. Los pases libres, tarifas vecinales, bonificaciones o regímenes especiales existentes a la entrada en vigencia de la presente continuarán aplicándose cuando resulten más favorables.
La presente ley no podrá ser invocada para disminuir, limitar o suprimir beneficios preexistentes.

ARTÍCULO 14.- Integración territorial. La planificación, autorización o relocalización de sistemas de percepción de peaje sometidos a jurisdicción provincial deberá procurar que su emplazamiento no imponga una barrera económica desproporcionada a los desplazamientos habituales entre localidades pertenecientes a un mismo partido.

Con carácter previo a la autorización de nuevos puntos de percepción deberá evaluarse su incidencia sobre la comunicación entre localidades y con la ciudad cabecera, el acceso a establecimientos sanitarios y educativos, los desplazamientos laborales, la actividad productiva y comercial y la existencia de vías alternativas gratuitas.

El municipio afectado deberá ser oído en el procedimiento correspondiente.

ARTÍCULO 15.- Concesiones existentes. El Poder Ejecutivo adoptará las medidas regulatorias, contractuales, tecnológicas y presupuestarias necesarias para adecuar a las disposiciones de la presente los sistemas de peaje sometidos a jurisdicción provincial.

ARTÍCULO 16.- Rutas nacionales. Cuando una ruta o corredor sometido a jurisdicción nacional ubicado en territorio bonaerense produzca sobre habitantes de un mismo partido una situación equivalente a las contempladas por esta ley, el Poder Ejecutivo Provincial deberá promover ante las autoridades nacionales competentes la aplicación de pases libres, bonificaciones, tarifas vecinales, vías alternativas u otras soluciones que garanticen la integración territorial.

Ello será sin perjuicio de los derechos y garantías que asistan a las personas, grupos o colectivos afectados para ejercer las acciones administrativas o judiciales que estimen pertinentes en defensa de estos.

La Provincia sostendrá especialmente la gratuidad de los desplazamientos intramunicipales vinculados con salud y educación.

ARTÍCULO 17.- Cooperación interjurisdiccional. Autorízase al Poder Ejecutivo a celebrar convenios con el Estado Nacional, autoridades concedentes, organismos de control y concesionarios para implementar en corredores nacionales mecanismos equivalentes a los establecidos por la presente ley.

Cuando participe en audiencias públicas, procedimientos consultivos o instancias de coordinación vinculadas con proyectos viales nacionales, la Provincia deberá sostener

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
6
Pcia. BS. AS.

como criterio que la localización de los sistemas de cobro no produzca cargas desproporcionadas sobre la circulación intrapartidaria.

ARTÍCULO 18.- Autoridad de Aplicación. El Poder Ejecutivo determinará la Autoridad de Aplicación, que actuará coordinadamente con los organismos competentes en materia vial, servicios públicos, salud, educación y asuntos municipales.
Serán sus funciones implementar y fiscalizar el régimen, determinar los sistemas y trayectos alcanzados, establecer procedimientos simplificados de acreditación, coordinar acciones con los municipios, controlar el cumplimiento de las tarifas y gratuidades y gestionar las soluciones previstas respecto de corredores de jurisdicción nacional.

ARTÍCULO 19.- Reglamentación y adecuación. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los NOVENTA (90) días corridos desde su publicación.
Los sistemas sometidos a jurisdicción provincial deberán adecuarse a sus disposiciones dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días corridos desde su entrada en vigor.
La reglamentación no podrá establecer requisitos que desnaturalicen o dificulten irrazonablemente el ejercicio de los derechos reconocidos por la presente.

ARTÍCULO 20.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Cr. ESTEBAN ALEJANDRO ACERBO
Diputado Provincial
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.

FUNDAMENTOS

El presente proyecto de ley tiene por objeto garantizar la integración territorial de los municipios de la Provincia de Buenos Aires frente a una situación particular que se presenta cuando la localización de una estación, plaza, pórtico o cualquier otro sistema de percepción de peaje obliga a los habitantes de una localidad a afrontar una carga económica reiterada para trasladarse hacia otra localidad perteneciente al mismo partido.

La iniciativa no cuestiona la legitimidad general de los sistemas de peaje ni desconoce su utilización como instrumento destinado al financiamiento, conservación, mantenimiento y mejora de la infraestructura vial. Procura resolver una situación diferente y objetivamente delimitada: aquella en la cual la ubicación del mecanismo de cobro interfiere en los desplazamientos cotidianos que los habitantes realizan dentro de su propia comunidad municipal.

La Provincia de Buenos Aires posee una extensa superficie territorial, con numerosos partidos integrados por una ciudad cabecera, localidades de menor tamaño y amplias zonas rurales. En muchos casos, los establecimientos sanitarios de mayor complejidad, determinadas instituciones educativas, las principales dependencias administrativas, servicios profesionales, entidades bancarias, comercios y fuentes de trabajo se encuentran concentrados en la ciudad cabecera o en alguna de las localidades principales.

Cuando una estación de peaje se interpone entre esos centros urbanos, la consecuencia económica que produce respecto del vecino local es sustancialmente diferente de la que experimenta el usuario ordinario del corredor.

Un conductor que utiliza una ruta como parte de un viaje interurbano o de larga distancia afronta eventualmente la tarifa asociada al uso del corredor. El residente de una pequeña localidad que debe atravesar el mismo punto para trabajar, estudiar, atender su salud, realizar trámites, adquirir bienes o acceder a servicios puede verse obligado, en

cambio, a pagar esa tarifa varias veces por semana e incluso diariamente.
La diferencia no radica solamente en la finalidad del viaje. También existen diferencias objetivas en la distancia efectivamente recorrida y en la frecuencia de utilización de la infraestructura.

Los desplazamientos efectuados entre localidades pertenecientes a un mismo partido son, por su propia naturaleza territorial, considerablemente menores que aquellos para los cuales se estructura ordinariamente el sistema general de peajes. Difícilmente los traslados dentro del mismo partido superen distancias del orden de los ochenta kilómetros, mientras que la configuración de los corredores viales y la separación entre estaciones de percepción responden habitualmente a recorridos sustancialmente más extensos, procurándose evitar una sucesión excesiva de puntos de cobro que pudiera resultar abusiva para el usuario.

Esta circunstancia permite advertir que aplicar al residente la totalidad de la tarifa ordinaria puede producir una falta de correspondencia entre el recorrido efectivamente realizado y la carga económica soportada.

Otra diferencia relevante es la frecuencia. Quien reside en una localidad y trabaja, estudia, se atiende, comercia o accede habitualmente a servicios en otra localidad del mismo partido puede realizar ese recorrido dos, cuatro, seis o más veces durante una misma semana.

El usuario general del corredor, en cambio, puede atravesar determinada estación una vez por semana, una vez por mes, una vez por año o incluso una sola vez durante toda su vida. De este modo, aunque ambos usuarios atraviesen físicamente el mismo punto de percepción, la incidencia económica acumulada sobre uno y otro es manifiestamente distinta.

La tarifa vecinal propuesta procura reconocer normativamente esas diferencias. El antecedente de situaciones ya verificadas en el territorio bonaerense demuestra que la corta distancia entre el domicilio del usuario y la estación, así como la alta frecuencia de

utilización, han sido consideradas circunstancias relevantes para establecer regímenes tarifarios diferenciales. No se trata, por lo tanto, de introducir una distinción artificiosa, sino de reconocer mediante una norma general elementos que la propia experiencia administrativa y concesional ha identificado como relevantes.

El proyecto encuentra un sólido sustento en la Constitución de la Provincia de Buenos Aires. El artículo 10 reconoce a sus habitantes el derecho a ser protegidos en su vida, libertad, reputación, seguridad y propiedad. El artículo 11 consagra la igualdad ante la ley y dispone que la Provincia debe promover el desarrollo integral de las personas, garantizando la igualdad de oportunidades y la efectiva participación de todos en la organización política, económica y social.

La igualdad constitucional no exige dispensar un tratamiento idéntico frente a situaciones objetivamente diferentes. Por el contrario, una concepción material del principio permite y, en determinados supuestos, exige adoptar soluciones diferenciadas cuando ello resulte necesario para evitar que una determinada circunstancia territorial produzca desigualdades concretas.

El habitante que debe atravesar reiteradamente una estación de peaje para circular entre localidades pertenecientes al mismo partido se encuentra en una situación objetivamente distinta de quien utiliza esa infraestructura como parte de un desplazamiento ordinario o de larga distancia.

La menor distancia recorrida, la mayor frecuencia de uso, el origen y destino dentro del mismo municipio y la necesidad de acceder a bienes, servicios y actividades propias de la vida cotidiana constituyen elementos objetivos y verificables que justifican el tratamiento diferencial.

Particular relevancia adquiere el artículo 36 de la Constitución provincial, que impone a la Provincia el deber de promover la eliminación de los obstáculos económicos, sociales o de cualquier otra naturaleza que afecten o impidan el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales.

Una tarifa vial puede convertirse precisamente en uno de esos obstáculos económicos cuando la configuración de la infraestructura obliga a una persona a afrontarla de manera reiterada para acceder a prestaciones y actividades esenciales dentro de su propio partido.

Esta obligación constitucional alcanza una intensidad especial en materia sanitaria. El artículo 36 reconoce expresamente el derecho a la salud y garantiza a todos los habitantes de la Provincia su acceso en los aspectos preventivos, asistenciales y terapéuticos.

Cuando una persona debe atravesar periódicamente una estación de peaje para concurrir a una consulta médica, realizar estudios, recibir tratamiento o rehabilitación, el costo de circulación se incorpora materialmente al costo de acceso a la prestación sanitaria.

Por ello, la presente iniciativa establece para estos supuestos la gratuidad. Un razonamiento equivalente resulta aplicable a la educación. El artículo 198 de la Constitución provincial reconoce a la educación como un derecho humano fundamental y dispone que la Provincia debe asegurar el libre acceso, permanencia y egreso al sistema educativo en igualdad de oportunidades y posibilidades.

El costo obligatorio y reiterado de un peaje puede convertirse en una dificultad concreta para estudiantes y familias que deben desplazarse frecuentemente hacia establecimientos situados en otra localidad del mismo partido. La gratuidad prevista para esos desplazamientos procura remover ese obstáculo económico y otorgar eficacia práctica al mandato constitucional.

El artículo 38 de la Constitución provincial brinda un fundamento adicional al reconocer a consumidores y usuarios el derecho a la protección de sus intereses económicos y a una información adecuada y veraz.

La organización del sistema vial y tarifario debe considerar, por tanto, no solamente la sustentabilidad económica general de la infraestructura sino también la incidencia

concreta que sus tarifas producen sobre categorías de usuarios que presentan características objetivamente diferenciadas.

Asimismo, el artículo 39 reconoce al trabajo como derecho y deber social. Cuando una persona debe atravesar diariamente una estación de peaje para acceder a su empleo dentro del mismo partido, la tarifa deja de constituir un gasto eventual de transporte y pasa a representar una detracción permanente de los ingresos obtenidos mediante su trabajo.

Estos derechos y principios provinciales se complementan con las garantías reconocidas por los artículos 14, 16, 28 y 42 de la Constitución Nacional, relativas a la libertad de circulación, la igualdad, la razonabilidad de las reglamentaciones y la protección de consumidores y usuarios.

Sobre este marco constitucional se propone una bonificación no inferior al SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75 %) de la tarifa ordinaria, de modo que el residente alcanzado no deba afrontar más del VEINTICINCO POR CIENTO (25 %) de aquella.
La determinación de ese límite responde a criterios de razonabilidad y proporcionalidad.
La persona beneficiaria utiliza, en general, solamente una fracción del recorrido para el cual se organiza económicamente el corredor, pero lo hace con una frecuencia considerablemente superior a la del usuario eventual.

La combinación de ambos factores —menor distancia y mayor frecuencia— justifica que la tarifa aplicable guarde una proporcionalidad diferente respecto de la tarifa ordinaria.

El proyecto no transforma ese porcentaje en una tarifa rígida. Establece un máximo. La autoridad competente podrá reconocer bonificaciones superiores e incluso gratuidad cuando las características territoriales, sociales o económicas lo justifiquen. Asimismo, se garantiza expresamente que ningún beneficio preexistente más favorable pueda ser reducido como consecuencia de la sanción de la ley.

La protección alcanza su mayor intensidad cuando el desplazamiento está directamente vinculado con la salud o la educación. En esos casos se establece la gratuidad total porque

el pago de una tarifa reiterada puede operar como una condición económica indirecta para acceder al ejercicio de derechos especialmente protegidos por la Constitución provincial.

La iniciativa contempla además que el problema puede encontrar solución mediante infraestructura vial. Si existe una colectora, paso vecinal, carril o vía gratuita que permita efectuar el desplazamiento en condiciones razonables, la afectación puede desaparecer. Pero la alternativa debe ser real y no meramente nominal.

No resulta suficiente la existencia cartográfica de un camino si éste se encuentra en malas condiciones, carece de seguridad, resulta discontinuo o multiplica desproporcionadamente la distancia y el tiempo de traslado.

El proyecto protege igualmente la frecuencia de utilización. Sería contradictorio reconocer que la reiteración de viajes constituye una de las razones que justifican el régimen diferencial y, al mismo tiempo, imponer límites mensuales de pasadas que priven del beneficio precisamente a quienes más necesitan utilizarlo.

Por ese motivo se prohíben cupos, límites de frecuencia y restricciones horarias, sin perjuicio de mecanismos razonables destinados a prevenir usos fraudulentos.

También se adopta un criterio de neutralidad tecnológica. La protección no depende de la existencia física de una cabina. Los pórticos electrónicos, sistemas de lectura automática de patentes, mecanismos de flujo libre y futuras tecnologías pueden producir exactamente la misma carga económica.

Por ello, ni la modificación de la tecnología de percepción ni el cambio de concesionario o administrador podrán afectar los derechos reconocidos.

La iniciativa posee también una finalidad preventiva. La infraestructura vial debe cumplir una función de comunicación e integración de los territorios y no convertirse, como consecuencia de una determinada ubicación de los sistemas de cobro, en un factor de fragmentación de comunidades pertenecientes a un mismo municipio.

Por esa razón se establece que la planificación y relocalización de puntos de percepción deberá considerar previamente su incidencia sobre la comunicación entre localidades, el acceso a centros sanitarios y educativos, los desplazamientos laborales, la actividad productiva y comercial y la existencia efectiva de alternativas gratuitas.

La intervención del municipio correspondiente resulta especialmente relevante, ya que los gobiernos locales poseen un conocimiento inmediato de las relaciones sociales, productivas, sanitarias y educativas que vinculan a las distintas localidades que integran su territorio.

En relación con los sistemas provinciales existentes, el proyecto adopta una fórmula simple y respetuosa de las competencias propias del Poder Ejecutivo. Se dispone que éste deberá adoptar las medidas regulatorias, contractuales, tecnológicas y presupuestarias necesarias para adecuar los sistemas sometidos a jurisdicción provincial a las disposiciones de la ley.

Corresponderá a la autoridad concedente resolver, mediante los instrumentos jurídicos disponibles, las consecuencias que la implementación del régimen pudiera producir respecto de los contratos vigentes.

Especial atención merece la situación de las rutas nacionales que atraviesan territorio bonaerense. En ellas pueden verificarse exactamente los mismos efectos territoriales y económicos sobre habitantes de localidades pertenecientes a un mismo partido. Sin embargo, el respeto por la distribución constitucional de competencias impide que una ley provincial pretenda modificar unilateralmente tarifas o condiciones establecidas en corredores sometidos a jurisdicción federal.

Por ello, el proyecto adopta una solución diferente. El Poder Ejecutivo Provincial deberá promover ante las autoridades nacionales competentes la implementación de pases libres, tarifas vecinales, bonificaciones, vías alternativas u otros mecanismos destinados a garantizar la integración territorial.

También queda autorizado para celebrar los convenios interjurisdiccionales necesarios y deberá sostener estos principios cuando participe en audiencias públicas, procedimientos consultivos o instancias de coordinación vinculadas con corredores nacionales.

Esta previsión institucional no afecta ni limita los derechos y garantías que corresponden directamente a las personas o colectivos perjudicados.

La existencia de competencias federales sobre determinada infraestructura no priva a los habitantes de los derechos reconocidos por las Constituciones Nacional y Provincial ni impide que quienes consideren afectados esos derechos puedan ejercer las acciones administrativas o judiciales que el ordenamiento jurídico pone a su disposición.

La solución propuesta resulta así razonable y proporcionada. No elimina los peajes ni consagra una gratuidad generalizada. No beneficia indiscriminadamente a quienes circulan por territorio provincial. Identifica una situación territorial concreta y establece una respuesta graduada frente a ella. Reconoce al residente intramunicipal una bonificación mínima del SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75 %), fundada en la menor distancia recorrida, la alta frecuencia de utilización y la particular relación territorial entre las localidades involucradas.

Reserva la gratuidad para los desplazamientos vinculados con salud y educación. Admite que una vía alternativa gratuita, segura y razonable puede solucionar la afectación. Preserva los beneficios preexistentes más favorables. Garantiza que la tecnología empleada para percibir el peaje no altere los derechos. Respeta las competencias del Estado Nacional respecto de sus corredores y, al mismo tiempo, exige a la Provincia asumir una función activa en defensa de la integración de sus municipios.

El principio que inspira la iniciativa es simple: la ubicación de un sistema de percepción de peaje no debe convertirse en una barrera económica que fragmente territorialmente a un municipio ni coloque a los habitantes de sus localidades en situación de desigualdad para trabajar, estudiar, atender su salud o desarrollar las actividades

EXPTE. D- 3125 126-27

H.C. DE DIPUTADOS FOLIO 14 Pcia. BS. AS.

Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

ordinarias de la comunidad a la que pertenecen.

La Constitución de la Provincia no se limita a reconocer derechos de manera abstracta. Impone al Estado obligaciones concretas de garantizar igualdad de oportunidades, proteger los intereses económicos de los usuarios y remover los obstáculos económicos y sociales que dificulten el ejercicio efectivo de aquellos derechos.

El presente proyecto de ley procura trasladar esos mandatos constitucionales a una situación concreta de la realidad territorial bonaerense, conciliándolos razonablemente con la organización y sustentabilidad de la infraestructura vial.

Por las razones expuestas, solicito a las señoras y señores legisladores acompañar con su voto la presente iniciativa.

Cr. ESTEBAN ALEJANDRO ACERBO
Diputado Provincial
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.