EXPTE. D- 4132 /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 Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de

LEY

ARTÍCULO 1°. - Sustitúyese el artículo 29° del Decreto-Ley 7943/72, texto según Decreto-Ley 8869/77, por el siguiente:

"ARTÍCULO 29°. - La Dirección de Vialidad ejercerá poder de policía sobre los trabajos realizados y que se realicen en los caminos públicos de la red provincial. Estos se ejecutarán bajo su exclusiva autorización.

La Dirección de Vialidad podrá aplicar multas de cien (100) a veinte mil (20.000) unidades fijas a quienes infrinjan este artículo o los artículos 29° ter y 29° quater. La unidad fija tendrá el valor que rija para las multas de la Ley 13.927. Las multas se graduarán según la gravedad de la falta, el riesgo creado para los usuarios y la reincidencia. Cuando la falta consista en no instalar o no mantener la protección exigida por el artículo 29° ter, la multa podrá aplicarse por cada día que dure el incumplimiento. A quienes tengan contrato con la Provincia se les aplicará el régimen de penalidades de su contrato y, en lo que éste no prevea, las multas de este artículo. Las sanciones se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda frente a los usuarios.

Podrá requerir el auxilio de la fuerza pública para impedir la prosecución o mandar remover o destruir las instalaciones ejecutadas en violación a lo dispuesto por este artículo siendo obligatoria su prestación por la Repartición Policial.

Todo trabajo, instalación o construcción en zona de camino de la red provincial requiere expresa autorización de la Dirección de Vialidad."

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

ARTÍCULO 2°. - Incorpóranse al Capítulo VIII del Decreto-Ley 7943/72, a continuación del artículo 29°, los siguientes artículos:

"ARTÍCULO 29° bis. - La Dirección de Vialidad identificará, junto con el Ministerio de Seguridad o el organismo que en el futuro lo reemplace y, en las vías concesionadas, con las concesionarias de peaje, los tramos de las autopistas, autovías y rutas de la red provincial que registren antecedentes de arrojo de objetos, robos o accesos irregulares a la calzada, en adelante tramos críticos. Con esa identificación elaborará un mapa de tramos críticos, que revisará al menos dos (2) veces por año y publicará el respectivo informe en su sitio oficial.

En los tramos críticos deberán existir elementos de protección adecuados al riesgo, tales como mallas o pantallas contra el arrojo de objetos en puentes, pasarelas y bordes linderos a zonas urbanizadas, cercos que impidan el acceso irregular a la calzada, iluminación y cámaras de monitoreo vinculadas al centro de control de la vía, cuando exista, y a la autoridad de seguridad. La Dirección de Vialidad determinará para cada tramo los elementos que falten, los instalará en un plazo que no podrá superar los ciento ochenta (180) días corridos desde su incorporación al mapa y los mantendrá, por sí, por terceros o, en las vías concesionadas, mediante convenio con la concesionaria.

Los elementos de protección se ajustarán a las normas básicas de seguridad vial y no podrán afectar la visibilidad ni la circulación ni confundirse con la señalización vial. Las cámaras tendrán fines de prevención y no se destinarán a la constatación de infracciones de tránsito. El tratamiento de las imágenes se ajustará a la Ley Nacional 25.326 de Protección de los Datos Personales.

A los fines de este artículo y de los artículos 29° ter a 29° quinquies, la red provincial comprende también las vías situadas en territorio provincial cuya concesión haya sido otorgada por la Provincia.

ARTÍCULO 29° ter. - Toda obra, trabajo o instalación en la zona de camino de la red provincial que requiera retirar, total o parcialmente, elementos de protección existentes del tipo previsto en el artículo 29° bis deberá contar, antes

de su retiro, con una protección provisoria de eficacia equivalente, que se mantendrá hasta su reposición definitiva. La reposición definitiva se realizará dentro de los treinta (30) días corridos de concluidos los trabajos en el sector donde se retiraron los elementos.

Cuando la obra se ejecute en un tramo crítico, deberá prever además las medidas de prevención necesarias durante todo el tiempo que dure su ejecución.

El comitente de la obra deberá instalar la protección provisoria y realizar la reposición definitiva, e incluirlas en el proyecto, en el plan de trabajos y en los pliegos de la contratación. Estas obligaciones alcanzan también a la concesionaria, a los contratistas y subcontratistas y a las prestadoras de servicios públicos que intervengan en la obra, y se cumplirán sin perjuicio de la autorización prevista en el artículo 29° y de la señalización que exige el artículo 23 de la Ley Nacional 24.449.

La Dirección de Vialidad no autorizará el retiro sin la protección provisoria. Si se retiran elementos sin ella, o no se reponen en el plazo previsto, suspenderá los trabajos que sigan en curso y realizará la protección o la reposición por sí o por terceros, con cargo al comitente.

ARTÍCULO 29° quater. - La Dirección de Vialidad controlará el cumplimiento de los artículos 29° bis y 29° ter, también en las vías concesionadas. Las concesionarias le informarán cada seis (6) meses los hechos registrados y las medidas adoptadas en cada tramo crítico, y la Dirección publicará esa información junto con el informe del mapa de tramos críticos.

ARTÍCULO 29° quinquies. - La provisión, instalación y mantenimiento de los elementos de protección que la Dirección de Vialidad incorpore en los tramos críticos conforme al artículo 29° bis estarán a cargo del Estado provincial, aun cuando se encomienden a la concesionaria.

La conservación de los elementos de protección existentes seguirá a cargo de quien la tenga según esta Ley o según los contratos de concesión y de obra vigentes. Lo dispuesto en este artículo no altera las obligaciones de conservación

y seguridad que esos contratos ponen a cargo de las concesionarias y de los contratistas.

La protección provisoria y la reposición definitiva previstas en el artículo 29° ter estarán a cargo del comitente de la obra. Cuando la Dirección de Vialidad las realice en su lugar, el comitente deberá reintegrar su costo, que ingresará al Fondo Provincial de Vialidad.

Los costos previstos en este artículo no podrán invocarse para aumentar las tarifas de peaje ni trasladarse a los usuarios de la vía."

ARTÍCULO 3°. - Con recursos de Rentas Generales, que se asignarán a la Dirección de Vialidad, se atenderán únicamente la provisión, instalación y mantenimiento de nuevos elementos de protección en los tramos críticos. Autorízase al Poder Ejecutivo a realizar las adecuaciones presupuestarias necesarias para su cumplimiento durante el ejercicio en curso. En los ejercicios siguientes, las partidas correspondientes se incluirán en el Presupuesto General.

ARTÍCULO 4°. - Lo dispuesto en el artículo 29° ter del Decreto-Ley 7943/72 se aplica también a las obras que se encuentren en ejecución a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley. Cuando esas obras hayan retirado elementos de protección del tipo previsto en el artículo 29° bis de esa norma, la protección provisoria deberá estar instalada dentro de los diez (10) días corridos de esa fecha, aun cuando los trabajos en el sector ya hayan concluido. En este último caso, la reposición definitiva deberá realizarse dentro de los treinta (30) días corridos de esa fecha. Vencidos esos plazos, la Dirección de Vialidad las realizará por sí o por terceros, con cargo al comitente de la obra, sin perjuicio de las multas previstas en el artículo 29° de esa norma.

ARTÍCULO 5°. - La Dirección de Vialidad elaborará el primer mapa de tramos críticos previsto en el artículo 29° bis del Decreto-Ley 7943/72 y publicará su informe dentro de los noventa (90) días corridos de la promulgación de la presente Ley. El Poder Ejecutivo establecerá, dentro de los sesenta (60) días

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
5
Pcia. BS. AS.

corridos de esa promulgación, las especificaciones técnicas mínimas de los elementos de protección previstos en ese artículo.

ARTÍCULO 6°. - Invítase a los municipios a adoptar criterios equivalentes en las vías de su jurisdicción.

ARTÍCULO 7°. - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

PRISCILA MINNAARD
Diputada Provincial
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.

DIP. MA. ALEJANDRA LORDEI
Presidente de Bloque
U.C.R. / Unión Cívica Radical
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.

VALENTIN MIRANDA
Diputado
H.C.D. Provincia Buenos Aires

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

FUNDAMENTOS

La iniciativa que presentamos busca que quienes circulan por las autopistas, autovías y rutas provinciales estén protegidos frente al arrojo de piedras, los robos y los accesos irregulares a la calzada, y que ninguna obra deje un tramo desprotegido mientras se ejecuta.

Para eso proponemos incorporar cuatro artículos a la Ley orgánica de la Dirección de Vialidad, el Decreto-Ley 7943/72, y actualizar la multa de su artículo 29°.

El 18 de octubre de 2026 el diario Clarín describió una ola de robos a mano armada, ataques de motochorros y apedreadas en la Autopista Buenos Aires-La Plata, concentrada entre los kilómetros 6 y 18, en Avellaneda y Quilmes, y en las bajadas de Diagonal 74 y 520, en La Plata. Entre los casos relatados, un chofer de aplicación recibió un disparo en una pierna en el kilómetro 11 por negarse a detenerse.

La nota expone además uno de los datos que motiva este proyecto. En los kilómetros 17 y 18, junto al barrio "El Monte", en Quilmes, la obra del cuarto carril obligó a retirar una malla que desde hacía unos diez años separaba el barrio de la autopista. El presidente de AUBASA reconoció que "actualmente no hay ningún elemento de seguridad en ese sector" y que el vallado se repondrá cuando terminen los trabajos.

No discutimos la obra. Sostenemos que una mejora para el tránsito no puede convertirse en una oportunidad para el delito. Quien retira una protección debe reemplazarla antes de retirarla, y no reponerla recién cuando termina la obra.

El problema tampoco se limita a las zonas de obra. En julio de este año, Infocielo informó ataques con bulones disparados con "gomeras" en la bajada de Tolosa y señaló que la bajada a 520 no tiene mallas ni enrejados.

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
7
Pcia. BS. AS.

Esta Cámara recibió en años anteriores proyectos de declaración, de resolución y pedidos de informes por piedrazos, iluminación deficiente y falta de presencia policial en esta autopista, pero ninguno se tradujo en una regla obligatoria.

Las normas vigentes no resuelven este problema. El artículo 29° del Decreto-Ley 7943/72 exige la autorización de Vialidad para trabajar en la zona de camino, pero no obliga a mantener las protecciones durante una obra. La Ley 24.449 regula la autorización y la señalización de las obras, y la Ley 13.927 la revisión de los alambrados por los animales sueltos, pero ninguna se ocupa de la protección frente a agresiones. El contrato de concesión aprobado por el Decreto 909/13 obliga a AUBASA a mantener los alambrados de toda la traza, pero no evitó lo ocurrido en "El Monte", y además rige solo para esa autopista.

Nuestro proyecto actúa en dos frentes igualmente importantes. El primero es la prevención en los lugares de mayor riesgo.

Proponemos que la Dirección de Vialidad elabore, junto con el Ministerio de Seguridad y las concesionarias, un mapa de tramos críticos que se revise dos veces por año y cuyo informe sea público. En esos tramos, Vialidad deberá instalar las mallas en puentes y en bordes linderos a barrios, cercos, iluminación y cámaras que falten, en un plazo máximo de ciento ochenta días, por sí o mediante convenio con las concesionarias. Así la inversión se concentra donde hay antecedentes.

El segundo frente son las protecciones que ya existen y se retiran por una obra. Ninguna podrá retirarse sin colocar antes una protección provisoria equivalente, y la definitiva deberá reponerse dentro de los treinta días de terminados los trabajos en el sector. Las dos deberá colocarlas quien encarga la obra. Si no cumple, Vialidad suspenderá los trabajos, las colocará por sí y cobrará el costo.

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
8
Pcia. BS. AS.

Estas reglas alcanzan también a las obras que hoy están en curso. Esas obras tendrán diez días para instalar la protección provisoria, aunque ya hayan terminado los trabajos en el sector, y en ese caso treinta días para reponer la definitiva. No se trata de una aplicación retroactiva, dado que nuestro Código Civil y Comercial dispone que las leyes se aplican a las consecuencias de las situaciones jurídicas existentes.

Las obligaciones alcanzan a todos los intervinientes, desde la concesionaria hasta los contratistas y las empresas de servicios.

Cada costo tiene un responsable claro. Las protecciones nuevas en los tramos críticos las paga el Estado provincial con recursos de Rentas Generales, y no la concesión, cuyos contratos vigentes no queremos alterar, ni los usuarios, que ya pagan el peaje y son quienes sufren los ataques. Las existentes siguen a cargo de quien hoy debe conservarlas, y la provisoria y la reposición las paga quien encarga la obra, como ya ocurre con la señalización que la Ley 24.449 pone a cargo del responsable.

Ninguno de estos costos podrá usarse para aumentar el peaje, y las tareas policiales siguen siendo del Estado.

Actualizamos además la multa del artículo 29°, con la que Vialidad hace cumplir su poder de policía. Fue fijada en el año 1977 en quinientos mil pesos Ley 18.188 y, después de tres cambios de moneda, hoy equivale a menos de un centavo. La expresamos en unidades fijas, con el valor que la Provincia usa para las multas de tránsito, para que se mantenga actualizada. Se aplicará a quienes trabajen en la zona de camino sin cumplir estas reglas, no a los conductores, y lo recaudado ingresará al Fondo Provincial de Vialidad. A quienes tengan contrato con la Provincia se les aplicarán primero las penalidades de su contrato.

El proyecto respeta la Ley Nacional de Tránsito 24.449. Nuestra iniciativa se ocupa de agresiones que no tienen su causa en el tránsito, no crea reglas de circulación y exige que cada protección se ajuste a las normas de seguridad vial.

La jurisprudencia ya reconoce este deber, aunque después del daño. La Corte Suprema de Justicia de la Nación, en "*Bianchi*" (2006), definió el vínculo entre concesionario y usuario como una relación de consumo y sostuvo que el deber de seguridad obliga a prevenir los riesgos previsibles de la ruta. La Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial de Mercedes, en "*Vallejos c/ Arnedillo*" (2013), condenó a una concesionaria por una piedra arrojada y señaló que podía haber colocado un cerco. Como AUBASA tiene mayoría de capital provincial, esas condenas las paga en definitiva el patrimonio público. Creemos que es mejor prevenir que pagar sentencias.

La Provincia es concedente de la Autopista Buenos Aires-La Plata desde que la Ley 14.443 aprobó el convenio por el que la Nación le transfirió los derechos y obligaciones del contrato de concesión, y la Dirección de Vialidad es la autoridad de control de esa concesión. Para evitar cualquier duda, el proyecto aclara que sus reglas alcanzan a todas las vías del territorio provincial concesionadas por la Provincia.

Por los motivos expuestos, solicitamos a nuestros pares el acompañamiento del presente proyecto de Ley.

PRISCILA MINNAARD
Diputada Provincial
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.

DIP. MA. ALEJANDRA LORDEI
Presidente de Bloque
U.C.R. - Unión Cívica Radical
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.

VALENTIN MIRANDA
Diputado
H.C.D. Provincia Buenos Aires