



*Legislatura de la Ciudad
Autónoma de Buenos Aires*

**Expediente 1258-D-2017
Reducción de tarifas de peaje**

PROYECTO DE LEY

LA LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES SANCIONA CON FUERZA DE LEY

Artículo 1°.- Dispóngase una reducción del cincuenta por ciento (50%) en la tarifa de los peajes de todas las autopistas que se encuentran bajo jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para los vehículos livianos que transporten tres (3) pasajeros o más, a cuyo favor debe establecerse al menos un carril exclusivo.

Artículo 2°.- La reducción prevista se reconoce sin perjuicio de los descuentos que se apliquen a los usuarios del sistema de telepeaje y se hace efectiva a través del pago manual y/o los sistemas de pago electrónico que se dispongan.

Artículo 3°.- El Poder Ejecutivo, a través de los organismos correspondientes, difunde los beneficios dispuestos en esta ley que también se publicita en los puestos de cobro de peaje.

Artículo 4°.- Comuníquese.-

**Roy Cortina
Diputado de la Ciudad de Buenos Aires**



*Legislatura de la Ciudad
Autónoma de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

A mediados de febrero comenzó a regir con aumentos que oscilan entre el cuarenta y el ochenta por ciento, el nuevo cuadro tarifario de los peajes de las autopistas existentes en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, concesionadas a AUSA por veinte años a través de la Ley 3.060 del 2009.

Conforme el incremento dispuesto, el peaje de las AU 25 de Mayo y Perito Moreno se ubicó en general en \$ 40 y en \$ 55 para el horario pico, mientras que en el caso de la Autopista Illía trepó a \$ 17 y \$ 25, respectivamente.

Asimismo, se resolvió extender una hora la franja pico que pasó a ser de 7 a 11 en sentido al Centro y de 16 a 20 hacia la Provincia. Para los usuarios del sistema de telepeaje se estableció un descuento del 15%.

Frente a este escenario y teniendo en cuenta que durante el año 2016, circularon por las autopistas porteñas, alrededor de 125 millones de vehículos¹, consideramos oportuno proponer una reducción del cincuenta por ciento de los peajes a favor de los automóviles livianos que, en horas pico y no pico, trasladen tres pasajeros o más.

Se trata de una medida que, sin perjuicio de la necesidad de seguir fortaleciendo el transporte público, tiene potencial para incentivar la disminución del uso del automóvil.

La idea es contribuir a recortar esa enorme masa de vehículos particulares que no sólo se traduce en grandes congestiones y un mayor número de accidentes de tránsito, sino que además daña la salud de los conductores y produce un impacto altamente negativo en el medio ambiente debido a la contaminación sonora que genera y la emisión de dióxido de carbono (CO₂) que contribuye a agravar el efecto invernadero.

En nuestro distrito, se intentó llevar adelante una política de estas características hacia fines del 2007 que fue rápidamente dejada sin efecto por el cambio de gestión. Aunque se pretendió justificar esa decisión en que no se habían registrado resultados - difícil de evaluar en tan poco tiempo - en la práctica estuvo más vinculada a un fin recaudatorio.

¹ <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=29201>



*Legislatura de la Ciudad
Autónoma de Buenos Aires*

Después de dieciséis años de estar inmobilizadas, en el 2008 se descongelaron las tarifas de los peajes y se introdujo el cobro diferenciado por bandas horarias. Si comparamos aquellos valores con los precios actuales de la hora pico, en el caso de las AU Perito Moreno y 25 de Mayo el incremento acumulado es del 2.650% (\$ 2 a \$ 55) y en la AU Illía del 4.900% (\$ 0,50 a \$ 25).

Es cierto que esa escalada fue de alguna manera "aceptada" por los automovilistas, en tanto no se tradujo en una merma del caudal de vehículos en circulación por las autopistas. Por eso, nuestra propuesta además de plantear una reducción del peaje, establece como beneficio complementario, al menos un carril exclusivo a favor de los autos compartidos.

Tenemos en cuenta la experiencia de distintos centros urbanos de Estados Unidos y en Europa que, desde hace tiempo, están llevando adelante políticas públicas de promoción de la práctica conocida como "*carpooling*", reconocida mundialmente por favorecer un uso más racional y eficiente del transporte.

De esta manera, también se refuerzan iniciativas privadas que tienen como antecedente la desarrollada en el 2010 por la Asociación Civil STS Rosario que creó la primera aplicación en nuestro país para fomentar que los usuarios compartan los viajes y reduzcan sus costos.

Estamos convencidos que se trata de un proyecto de ley cuya aprobación puede tener consecuencias positivas en el plano urbanístico y ambiental, pero también servir para alivianar la carga económica de las personas que necesitan trasladarse por las autopistas.

Por eso y las demás razones expuestas, es que solicitamos su pronto tratamiento y aprobación.

Roy Cortina
Diputado de la Ciudad de Buenos Aires