

Lo establece una ley aprobada en la Legislatura de la Ciudad. Es para las autopistas Illia, 25 de Mayo (AU1) y Perito Moreno (AU6). El número máximo de vehículos detenidos en una fila para el pago de peaje no podrá exceder de 15. La norme se aprobó con los votos de la oposición. El oficialismo votó en contra.

La ley que protege los derechos de los usuarios de autopistas con peaje, estableciendo que el cobro debe realizarse de acuerdo a determinados parámetros: en ninguna estación de peaje el tiempo transcurrido entre el momento en que el usuario se posiciona en el carril de pago y el momento en que realiza el pago debe superar los 2 minutos para vías exclusivas para automóviles o los 3 minutos para vías de tránsito mixto.

La norma, de autoría del presidente de la Comisión de Tránsito y Transporte, diputado Claudio Palmeyro, que fue incorporada al artículo 1.1.8 al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad determina también que cuando se cuente con un servicio de banderilleros o de mensajes variables que informen a los conductores, con una anticipación adecuada, cuales son las vías de cobro de peaje que se encuentran más liberadas y ofrecen un servicio y una circulación más fluida, la fila para el pago de peaje no podrá exceder, en ningún caso, los 120 metros.

La ley intenta resolver la problemática de los usuarios en las autopistas 25 de Mayo (AU1), Perito Moreno (AU6) e Illia, a raíz de congestionamientos de tráfico en las cabinas para el pago del peaje, que se traducen en importantes demoras. A tal fin, se deberá demarcar con pintura blanca de extrusión (para bandas despertadoras) una línea de trazos a la distancia antes señalada. En caso que el Concesionario incumpla con lo establecido, deberá liberar el paso hasta que la operación pueda realizarse con ajuste a los tiempos y a la cantidad máxima de vehículos en espera establecidos.

La red de accesos a la Ciudad de Buenos Aires está conformada, en gran parte, por rutas concesionadas que funcionan bajo el sistema de peaje: Acceso Norte, Acceso Oeste, Autopista Buenos Aires - La Plata y la ruta Ezeiza - Cañuelas (Autopista Ricchieri), estando dichas concesiones supervisadas por la Dirección Nacional de Vialidad. En ellas resulta de aplicación el Anexo A, Capítulo III "Sistemas de Percepción de Peaje", apartado 1.3, de los Contratos de Concesión correspondientes a cada uno de los accesos a la Ciudad de Buenos Aires, teniendo vigencia también los alcances de la Resolución OCRABA Nº 136/2000 respecto de los elementos y condiciones incorporados a efectos de disponer de una operatoria de medición más definida de los tiempos de aplicación para la liberación de dichas barreras.

Para sostener los argumentos del bloque PRO en contra de la ley, el diputado Héctor Huici, afirmó que "la liberación de una sola barrera que llegara a las condiciones planteadas de 120 metros de fila atentaría contra la seguridad vial porque se van a producir cruces de autos para

pasar, con el consecuente riesgo de producir accidentes". Además recordó que "en el año 2011 fue modificado el artículo 42 del Reglamento de Explotación de Autopistas Urbanas (AUSA) que establecía tiempos de espera según la modalidad de la vía, y se implementó la línea de extrusión de 120 metros con la finalidad de liberar en caso que la fila de autos supere esa distancia" y agregó que "establecer estas decisiones por reglamento ha sido reconocido como una atribución del poder administrador y no del poder legislativo" en referencia a la ley que hoy se trató.

Palmeyro refutó los argumentos presentados durante la sesión por el diputado Huici y del diputado Francisco Quintana (PRO) en una Observación al proyecto. En ese sentido, el titular de la comisión de Tránsito y Transporte consideró que "ningún reglamento puede condicionar la aprobación de una ley sino a la inversa" y subrayó que la ley en cuestión "modifica el código de Tránsito y Transporte y no el reglamento interno de AUSA que deberá adaptarse a la nueva norma".

Por su parte el diputado Maximiliano Ferraro (CC) cuyo bloque apoyó la norma afirmó que "el oficialismo porteño rompió los acuerdos que hasta ahora se mantuvieron en la comisión para que todas las modificaciones al código de Tránsito y Transporte fueran realizadas a través del consenso de todas las fuerzas políticas". En la votación en general y en particular los bloques opositores aportaron 26 votos a favor y el PRO 24 en contra.