

(S-2171/2025)

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, ...

DECLARACIÓN DE EMERGENCIA VIAL EN LA PROVINCIA  
DE ENTRE RÍOS

ARTÍCULO 1°. - Emergencia vial. Declárase la emergencia vial en todo el trazado de la Red Vial Nacional correspondiente a la jurisdicción de la Provincia de Entre Ríos, por el plazo de VEINTICUATRO (24) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el que podrá ser prorrogado por el Poder Ejecutivo por única vez y por igual termino.

ARTÍCULO 2°. - Alcance. La declaración de emergencia vial comprende la adopción de las acciones urgentes e indispensables para garantizar condiciones mínimas de seguridad y transitabilidad en las rutas de la Red Vial Nacional correspondientes a la jurisdicción de la Provincia de Entre Ríos, frente al deterioro existente, incluyendo:

- a) Conservación y reparación de la infraestructura vial básica;
- b) Señalización y seguridad en tramos de riesgo, cruces estratégicos y accesos a localidades;
- c) Circulación segura en corredores de tránsito intenso, productivo y turístico, esenciales para la actividad económica y el desarrollo regional.

ARTÍCULO 3°. - Plan de Emergencia Vial. Instrúyese a la Dirección Nacional de Vialidad, 17° Distrito Entre Ríos, en el marco de sus competencias, a elaborar y elevar a la autoridad de aplicación, dentro de los QUINCE (15) días corridos de entrada en vigencia de la presente ley, un Plan de Emergencia Vial para la Red Vial Nacional correspondiente a la jurisdicción de la Provincia de Entre Ríos.

El Plan de Emergencia Vial deberá ser puesto en ejecución dentro de los TREINTA (30) días hábiles administrativos de su presentación y se llevará a cabo durante el período de vigencia de la emergencia vial declarada por la presente Ley.

El Plan de Emergencia Vial deberá establecer un orden de priorización de las intervenciones, atendiendo especialmente a los siguientes criterios:

- a) Tramos esenciales para promover la seguridad vial y tutelar el derecho a la vida y a la integridad física de las personas;
- b) Tramos de alta transitabilidad vehicular y de acceso a localidades;
- c) Tramos nodales para el tránsito productivo, comercial y turístico;
- d) Tramos estratégicos de interconexión provincial y regional, incluyendo aquellos que integran los corredores viales del MERCOSUR.

ARTÍCULO 4°. - Contenidos mínimos del Plan de Emergencia Vial. El Plan de Emergencia Vial establecido en el artículo 3° deberá contener, como mínimo:

- a) Un relevamiento del estado de las rutas de la Red Vial Nacional correspondientes a la jurisdicción de la Provincia de Entre Ríos;
- b) La identificación de las medidas urgentes necesarias para garantizar condiciones mínimas de seguridad y transitabilidad durante el período de emergencia;

- c) El detalle de los tramos priorizados, conforme a los criterios establecidos en el artículo 3°;
- d) Un esquema de seguimiento del estado de avance de las acciones previstas durante el período de emergencia.

ARTÍCULO 5°. - Articulación institucional. La Dirección Nacional de Vialidad, 17° Distrito Entre Ríos, promoverá instancias de articulación con el Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, incluyendo mecanismos de participación de los municipios involucrados, para la elaboración e implementación del Plan de Emergencia Vial.

ARTÍCULO 6°. - Informes y publicidad. La Dirección Nacional de Vialidad, 17° Distrito Entre Ríos, deberá informar periódicamente sobre el estado de la Red Vial Nacional correspondiente a la jurisdicción de la Provincia de Entre Ríos y sobre el grado de avance del Plan de Emergencia Vial, mediante informes trimestrales, los que deberán ser remitidos al Honorable Congreso de la Nación, al Gobierno de la Provincia de Entre Ríos y al Poder Legislativo de la Provincia de Entre Ríos.

Asimismo, dichos informes deberán ser publicados y puestos a disposición para su consulta pública en una sección específica del sitio web oficial de la Dirección Nacional de Vialidad.

ARTÍCULO 7°. - Adecuación presupuestaria. Facúltese al Jefe de Gabinete de Ministros a efectuar las modificaciones presupuestarias que resulten necesarias, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente ley.

ARTÍCULO 8°. - Autoridad de aplicación. El Poder Ejecutivo Nacional designará la autoridad de aplicación de la presente ley.

ARTÍCULO 9°. - Comuníquese al Poder Ejecutivo. -

Adán H. Bahl. - María T.M. González. - Martin I. Soria. -

## FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

El estado actual de las rutas nacionales que atraviesan la Provincia de Entre Ríos constituye un problema concreto, visible y cotidiano para miles de personas que circulan por ellas, no sólo entrerrianos, sino también transportistas, trabajadores, turistas y ciudadanos de otras provincias y países que utilizan estos corredores estratégicos. Calzadas deterioradas, falta de mantenimiento y señalización deficiente conforman un escenario que se traduce en un aumento sostenido de los siniestros viales, con consecuencias humanas cada vez más graves.

Entre Ríos cerró el año 2025 con 133 personas fallecidas en 118 siniestros viales fatales, y más de 2.000 personas afectadas por accidentes con lesiones graves o leves, según el reporte anual del Observatorio de Seguridad Vial provincial. Esta cifra representa un incremento cercano al 20% respecto de 2024, año en el que se registraron 111 víctimas fatales, y evidencia una tendencia creciente en la letalidad vial que no puede ser desoída por las autoridades.

La gravedad de estos datos se profundiza al observar que más del 60% de las muertes viales ocurrieron en rutas, siendo las Rutas Nacionales N° 12 y N° 14 las trazas con mayor incidencia, junto con otras rutas de alto tránsito que articulan el territorio provincial. Ello pone de manifiesto

la vulnerabilidad estructural de corredores viales utilizados diariamente tanto por la población como por el sistema logístico-productivo regional. Durante el inicio del año 2026 la situación mostró un agravamiento aún mayor, con 26 víctimas fatales registradas sólo en el mes de enero. Si el Estado Nacional continúa sin adoptar medidas concretas de mantenimiento, seguridad y conservación de la red vial, y de persistir las actuales condiciones de deterioro, la proyección anual superaría las 228 muertes, lo que implicaría un aumento de más del 70% respecto de los años anteriores, configurando un escenario de extrema gravedad que no puede ser naturalizado ni desatendido.

El deterioro de la red vial nacional no constituye un hecho aislado, sino que se vincula con la ausencia de políticas sostenidas de mantenimiento, conservación y planificación, lo cual impacta directamente en la seguridad de las personas y en la eficiencia del transporte. En el caso particular de Entre Ríos, esta situación adquiere una dimensión aún mayor debido a su localización estratégica dentro del Corredor del Mercosur, donde la conectividad vial cumple un rol central no sólo en la movilidad social, sino también en la circulación de bienes, la competitividad productiva y el comercio regional e internacional.

El sistema vial jerarquizado de la Provincia de Entre Ríos, constituido principalmente por las rutas nacionales, configura, junto con el sistema de asentamientos urbanos y los cursos de agua, la estructura territorial básica de la provincia, cumpliendo un rol estratégico tanto en la movilidad de personas y cargas como en el uso y ocupación del territorio.

Su adecuada conservación, optimización y mantenimiento resultan determinantes para el funcionamiento de redes de interconexión que exceden el ámbito provincial y se proyectan a escala regional e internacional.

En particular, el corredor mesopotámico, materializado principalmente a través de la Ruta Nacional N° 14 (Autovía José Gervasio Artigas), constituye un eje vertebrador esencial para el transporte comercial y turístico, articulando regiones de la Argentina con Uruguay y Brasil, y canalizando un flujo permanente de tránsito internacional. De igual modo, la Ruta Nacional N° 12, que atraviesa la provincia de sur a norte bordeando el río Paraná y conecta con la provincia de Corrientes, cumple un rol clave para la producción agroindustrial, el turismo y la integración regional.

La Ruta Nacional N° 18 reviste especial relevancia como eje transversal, al vincular la capital provincial, Paraná, con el este entrerriano (Concordia) y con la RN N° 14, constituyendo el principal corredor de conexión entre los ríos Paraná y Uruguay y encontrándose actualmente en proceso de transformación en autovía. Por su parte, la Ruta Nacional N° 127 conecta la RN N° 12 con el límite internacional con Brasil, a través del puente internacional Paso de los Libres–Uruguaiana, integrándose a un corredor bioceánico subcontinental que une Porto Alegre (Brasil) con el puerto de Coquimbo (Chile).

Asimismo, la Ruta Nacional N° 174 representa una conexión estratégica sobre el río Paraná, vinculando las ciudades de Victoria y Rosario mediante el complejo vial y el puente Nuestra Señora del Rosario, e integrando una variante del corredor bioceánico central que conecta Uruguay con Chile. Otras rutas nacionales de importancia estratégica incluyen la RN N° 136, que vincula Galeguaychú con el puente internacional Libertador General San Martín hacia Fray Bentos; la RN N° 135, que conecta la RN N° 14 con el puente internacional General Artigas hacia Paysandú; la RN N° 131, que une la RN N° 12 con la ciudad portuaria de Diamante; la RN N° 130, que conecta Villaguay con Colón; y la Ruta A015, que articula la RN N° 14 con el complejo

hidroeléctrico de Salto Grande y el paso internacional hacia Salto, Uruguay.

Si bien varias de estas rutas presentan una extensión relativamente reducida, cumplen un rol nodal fundamental en los cruces fluviales, pasos fronterizos y accesos portuarios, posibilitando la integración nacional y regional de una provincia rodeada de ríos y estratégicamente inserta en los flujos del comercio y el transporte internacional.

El deterioro de estas trazas genera efectos negativos que exceden la dimensión vial: incrementa los costos de transporte, afecta la competitividad de las economías regionales, desalienta inversiones productivas y compromete la integración territorial, impactando de manera directa sobre pequeños y medianos productores, trabajadores del transporte y actividades vinculadas al turismo. En este contexto, la falta de mantenimiento vial deja de ser una cuestión meramente técnica para convertirse en un problema de política pública con consecuencias humanas, sociales y económicas concretas.

La declaración de emergencia vial no constituye, en sí misma, una solución estructural ni permanente a los problemas de infraestructura, sino un instrumento jurídico excepcional, previsto para situaciones en las que la gravedad de los hechos exige una respuesta inmediata del Estado. En el caso de la red vial nacional que atraviesa la Provincia de Entre Ríos, la emergencia se torna necesaria ante la inacción del Estado Nacional en materia de mantenimiento, conservación y seguridad vial, situación que incrementa de manera directa el riesgo de siniestros y de pérdidas de vidas humanas.

En este marco, la emergencia vial se concibe como un mecanismo transitorio y extraordinario, orientado a prevenir la continuidad y agravamiento de los accidentes, priorizar intervenciones urgentes y

evitar consecuencias irreversibles mientras no se implementen políticas públicas de fondo que aseguren condiciones adecuadas de transitabilidad y seguridad.

La presente iniciativa legislativa no sólo declara formalmente la emergencia vial en los tramos de la Red Vial Nacional correspondientes a la Provincia de Entre Ríos, sino que establece criterios claros de priorización, tales como la seguridad de las personas, la accesibilidad a las localidades y la fluidez de los corredores productivos, comerciales y turísticos. Asimismo, dispone la elaboración de un Plan de Emergencia Vial con plazos concretos, la remisión de informes periódicos al Honorable Congreso de la Nación, al Gobierno de la Provincia de Entre Ríos y al Poder Legislativo de la Provincia, y la publicidad de dichos informes a través del sitio web de la Dirección Nacional de Vialidad, a fin de permitir su consulta pública y garantizar transparencia, control político y participación ciudadana.

De aprobarse y promulgarse la presente ley, el Estado Nacional estará reconociendo que la seguridad vial no constituye un mero objetivo técnico, sino un imperativo de política pública vinculado a la protección de la vida y la integridad física de las personas, y que la conectividad vial, en particular en los corredores estratégicos del Mercosur, es un factor indispensable para el desarrollo económico, productivo y social, tanto de la Provincia de Entre Ríos como del conjunto de la Nación.

Por las razones expuestas, y ante la necesidad inmediata de prevenir nuevos siniestros y muertes evitables en las rutas nacionales entrerrianas, le solicito a mis pares el tratamiento del presente proyecto de ley.

Adán H. Bahl. -