



H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires

"2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".

PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

ARTÍCULO 1°: Objeto. La presente ley tiene por objeto disponer la creación de barreras forestales en todas las vías de circulación vehicular en áreas no pobladas de la Provincia de Buenos Aires, incluyendo rutas, caminos, semiautopistas y autopistas y la incorporación progresiva de espacios verdes diseñados paisajísticamente, respetando las Normas de Diseño Vial Seguro y lo dispuesto por la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/14 o las que en el futuro las reemplacen o modifiquen, a fin de disminuir los efectos de la contaminación producida por el tránsito vehicular y promover los beneficios paisajísticos y ambientales derivados de la forestación.

A los efectos de la presente, se denomina *barrera forestal* a la plantación de una o más hileras de árboles que forman una defensa, pudiendo estar ubicada en forma perpendicular a la dirección predominante del viento, para reducir la velocidad del mismo, el movimiento del suelo y la erosión, regulando las condiciones del clima en su área de influencia.

ARTÍCULO 2°: Promoción forestal. La Provincia de Buenos Aires, por sí y en coordinación con las administraciones locales, realizará y/o promoverá el plantado de barreras forestales en las vías de circulación mencionadas en el artículo anterior, mediante el desarrollo de programas específicos, planes de estímulo y/o convenios de cooperación con otras jurisdicciones en cuanto correspondiere.



La autoridad de aplicación formulará, mediante los estudios y la información recabada, un Plan de Forestación de vías de circulación que establezca los cronogramas de forestación, mantenimiento y manejo de la forestación en vías de circulación vehicular indicadas en el artículo 1°. Asimismo, determinará las características de los árboles a plantar, especies, distancias entre ejemplares y a la ruta, y toda regla o recomendación que estime pertinente a los fines del mejor cumplimiento de la presente. Propiciará la adquisición de ejemplares arbóreos a los fines de la presente ley en los Viveros Provinciales y/o Municipales con el fin de contribuir a su mejor desarrollo.

ARTÍCULO 3°: Previsiones de forestación en las obras y concesiones viales.

Las obras viales a desarrollarse en la Provincia de Buenos Aires deberán incluir provisiones de plantado de especies arbóreas a los costados de los caminos en las áreas rurales y semi rurales, a los fines de incorporar progresivamente barreras forestales a ambos lados de las vías de circulación vehicular mencionadas en el artículo 1°.

Todas las concesiones viales deberán incorporar la obligación de los concesionarios de forestar de acuerdo a pautas progresivas incorporando asimismo espacios verdes diseñados paisajísticamente, respetando las restricciones para favorecer la visibilidad en rotondas, triángulos de visibilidad, curvas y todos aquellos lugares que resulten aptos, de manera de priorizar la seguridad de los/las usuarios/as de las rutas y contemplar las Normas de Diseño Vial Seguro y los Sistemas de Contención Lateral.

ARTÍCULO 4°: Preservación ambiental - Mitigación de los efectos del cambio climático. La forestación de todas las rutas y caminos provinciales existentes tendrá



como fin último la adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático, propendiendo para ello a:

a) Establecer sumideros de gases, como el monóxido de carbono, principal resultante de la combustión de los motores de los vehículos y transportes, lo que contribuirá a reducir y evitar el avance del efecto invernadero;

b) Mejorar la calidad del aire, reducir la contaminación sonora, disminuir la deriva de fumigaciones y atenuar el impacto del material particulado que reduce la visibilidad en las rutas fruto de actividades agrícolas o industriales;

c) Generar espacios propicios para la implantación de corredores biológicos o cortinas forestales que auspicien de hábitat permanente y/o de paso para especies de la fauna silvestre;

d) Prevenir la invasión de especies vegetales con rangos de distribución natural ajenos a la región,

e) Proteger a las localidades cercanas a las rutas de la erosión provocada por el viento y el agua;

f) Disminuir los impactos ambientales negativos generados por el crecimiento de la infraestructura vial existente y futura;

g) Reducir el encandilamiento del tránsito del sentido opuesto (en los casos de disposición de canchales centrales en autovías o autopistas), el efecto de los rayos solares rasantes durante el período estival e impedir los cruces ilegales a nivel de una calzada a la contraria;

h) Incrementar la superficie cubierta de suelo, favorecer la protección de las propiedades del mismo (captación de sedimentos), promover la regulación hídrica,



proteger la estabilidad de los taludes y disminuir los esfuerzos de mantenimiento sobre la zona de camino;

i) Componer el paisaje de forma de estimular al conductor/a, a través de la creación de un marco estético agradable por la combinación de tamaños, formas, colores y aromas, que evite la somnolencia del/la usuario/a interrumpiendo la monotonía visual;

j) Poner en valor el paisaje nativo a través de la utilización de especies originarias de las eco-regiones de la provincia;

k) Concientizar y sensibilizar a la población respecto de la importancia del recurso forestal como indicador de la calidad de vida y principal mitigador del cambio climático;

l) Favorecer la conservación de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos asociados en banquinas, taludes y contra taludes, los que pueden ser de crecimiento espontáneo o programado;

m) Destacar con la forestación adecuada el ingreso a poblados y/o sitios de interés cultural y turístico;

n) Establecer áreas naturales de descanso con vegetación con sombra que sirvan, al mismo tiempo, de lugares para la detención por emergencias.

ARTÍCULO 5°: Compensación forestal por cartelería. Se establece que por cada metro cuadrado de superficie de todo cartel publicitario del dominio privado colocado o a colocarse en rutas, caminos, semiautopistas y autopistas provinciales, su propietario deberá plantar un ejemplar arbóreo a la vera de dichas vías.



La obligación de compensar superficie de cartelería mediante forestación de acuerdo a lo normado en el primer párrafo rige por única vez por cada cartel instalado o a instalarse y no corresponde su exigencia por renovación de concesiones. La ubicación de los ejemplares arbóreos será determinada por la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 6°: Áreas de descanso. La plantación de especies o barrera forestal podrá ser reemplazada, si la autoridad de aplicación lo considera conveniente, por la creación y/o acondicionamiento de áreas de descanso forestadas para los conductores, teniendo en cuenta los espacios físicos necesarios para tal fin.

ARTÍCULO 7°: Especies nativas: Se fomentará y propiciará, en cuanto resultare técnicamente conveniente, el plantado de especies nativas.

ARTÍCULO 8°: Sanciones: La falta de cumplimiento de cualquiera de las obligaciones prescriptas por la presente ley se sancionará de acuerdo con la gravedad del incumplimiento, con:

- a) Apercibimiento;
- b) Multa de entre uno y mil salarios mínimos de la administración pública bonaerense

La aplicación de sanciones implicará además el retiro de la cartelería, a costa del sancionado, cuando el incumplimiento se tratara de alguna de las obligaciones establecidas en el artículo 5° de la presente ley.

Las sumas percibidas en concepto de multa se destinarán a un Fondo especial para la adquisición y plantado de nuevos ejemplares a tenor de lo dispuesto en el art. 1.



ARTÍCULO 9°: Celebración de convenios. la Autoridad de Aplicación podrá celebrar convenios de articulación interinstitucional para generar estudios, diagnósticos y planes de acción con Universidades Nacionales y Provinciales, el I.N.T.A., los Colegios o Asociaciones Profesionales, las Escuelas Agrotécnicas, las Cooperativas Rurales y Organizaciones de la Sociedad Civil, con el objeto de alcanzar los fines de la presente Ley.

Asimismo la Provincia podrá realizar convenios con la Nación cuando se trate de rutas nacionales que se extiendan en el territorio provincial, con el objetivo de garantizar la forestación, reforestación y adecuado mantenimiento de la vegetación existente en las rutas bajo esa jurisdicción.

ARTÍCULO 10°: Autoridad de Aplicación. El Poder Ejecutivo designará a la Autoridad de Aplicación de la presente Ley.

ARTÍCULO 11: Modifícase el artículo 2° de la ley 10342, modificado por la ley 13729, el cual quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 2°: Los permisos de uso serán con carácter precario y a título oneroso, por un término máximo de un año, renovables, y el destino de los mismos será la siembra de cereales, oleaginosas y similares, forrajes, granos varios, pasturas y toda otra explotación agraria que así lo aconseje la ubicación y características del lugar. En el citado permiso deberá constar la obligatoriedad del control de plagas y malezas como así también que las labores culturales deberán tener un criterio conservacionista que evite la erosión del suelo, así como la preservación, mantenimiento, respeto y posible extensión futura de las barreras forestales a la vera de rutas y/o caminos.

ARTÍCULO 12: Adhesión: Se invita a los Municipios por medio de la presente a adherir a esta normativa en sus respectivas jurisdicciones.



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

*"2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".*

ARTICULO 13: Comuníquese al Poder Ejecutivo.



FUNDAMENTOS

El presente proyecto -que toma como base anteriores iniciativas y proyectos de similar tenor promovidas desde el Frente Renovador: expedientes E 345 2012/13, (que recibiera media sanción de esta Honorable Cámara y perdiera estado parlamentario en 2015 en Diputados), E 376/ 2018-2019, E 40/ 2020-2021, E 13/2022-2023-, tiene como propósito contribuir a la lucha contra el Cambio Climático mediante la promoción de la forestación en extensas franjas correspondientes a rutas, caminos y autopistas de nuestra provincia, impulsando el plantado y mantenimiento de barreras forestales, procurando asimismo:

- -disminuir las distintas problemáticas ambientales que surgen en sectores altamente transitados;
- -contribuir a aumentar la oxigenación ambiental a la vez que reducir el nivel de Co2 en aire;
- -disminuir el nivel de hollín y metales pesados por absorción de las hojas;
- -mitigar la contaminación sonora mediante absorción por la barrera forestal;
-reducir la contaminación visual;
- -prevenir la erosión por lluvias e inundaciones;
- -aportar a la mitigación del efecto invernadero y la lucha contra el cambio climático;
- -disminuir la radiación solar en el asfalto, aportando sectores de sombra parcial en rutas y ayudando a bajar la temperatura del aire en períodos estivales; paliar el impacto de fuertes vientos;
- -mejorar la proporción hombre / árbol dentro de ámbito de la Provincia de Buenos Aires.
- -contribuir al cuidado del medio ambiente, la creación de espacios que atraigan a pájaros y animales silvestres, y la restauración de los ciclos y armonía naturales.



No resultan impropias las reflexiones de nuestro Santo Padre en su histórica Encíclica "Laudato Si", donde nos recuerda: "Si tenemos en cuenta que el ser humano también es una criatura de este mundo, que tiene derecho a vivir y a ser feliz, y que además tiene una dignidad especialísima, no podemos dejar de considerar los efectos de la degradación ambiental, del actual modelo de desarrollo y de la cultura del descarte en la vida de las personas. Hoy advertimos, por ejemplo, el crecimiento desmedido y desordenado de muchas ciudades que se han hecho insalubres para vivir, debido no solamente a la contaminación originada por las emisiones tóxicas, sino también al caos urbano, a los problemas del transporte y a la contaminación visual y acústica. (...) No es propio de habitantes de este planeta vivir cada vez más inundados de cemento, asfalto, vidrio y metales, privados del contacto físico con la naturaleza."

Numerosas organizaciones de la sociedad civil comprometidas con el medioambiente así como organismos internacionales gubernamentales, recomiendan e insisten continuamente en la necesidad de un intenso plan de forestación y en la necesidad de encarar una transición energética hacia el uso de energías limpias. La reducción de la Huella de Carbono se relaciona directamente con el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 13, "Acción por el clima", que tiene como objetivo tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus impactos, conforme lo dispuesto por la Organización de las Naciones Unidas para la agenda 2030.

Ello exige con urgencia la articulación de políticas públicas, entre las que cuentan las tendientes a mejorar y preservar las condiciones y el entorno de las rutas y caminos provinciales, toda vez que éstos resultan de fundamental importancia para un desarrollo territorialmente equilibrado.

El incremento del tránsito vehicular y la necesidad de expansión de las redes de comunicación terrestre obligan sin dudas a la implementación de medidas



concretas destinadas a revertir los impactos negativos sobre el ambiente de la infraestructura vial.

En este orden de ideas, la forestación a la vera de nuestros caminos y rutas contribuirá a reducir el impacto del transporte arraigado en el modelo de energías conectado a los combustibles fósiles de mayor daño para el medioambiente. Integrar las áreas naturales al diseño de rutas y caminos puede evitar o reducir las consecuencias no intencionales de un mal diseño del proyecto, tales como la mala calidad del agua, el aumento del riesgo de inundaciones o cualquier otro impacto negativo.

En efecto, por medio del almacenamiento de carbono en la vegetación, los ecosistemas mantienen el dióxido de carbono fuera de la atmósfera, en donde, de otro modo, impactaría con respecto al cambio climático. La restauración de la vegetación puede compensar las emisiones de carbono asociadas a la construcción de rutas, dando como resultado un proyecto neutro en carbono.

Se estima que un kilómetro cuadrado de bosque genera mil toneladas de oxígeno al año, que una hectárea arbolada urbana produce al día el oxígeno que consumen seis personas o que un árbol de unos 20 años absorbe en un año el CO₂ emitido por un vehículo que recorre de 10.000 a 20.000 kilómetros.

Existen beneficios puntuales de las especies autóctonas: están mejor adaptadas al clima y suelo local lo que repercute en un consumo hídrico acorde a las precipitaciones de la zona, tienen menor costo de mantenimiento y logran una interacción mayor con el medio y las demás especies (de flora y también de fauna), crean hábitats para la vida silvestre y fomentan la presencia de insectos y microorganismo nativos que benefician a las plantas ayudándolas a mantenerse sanas sin fertilizantes o pesticidas químicos y presentan una mejor integración al paisaje.



En cuanto a las barreras forestales se encuentran comprobados numerosos beneficios ya que brindan un microclima de protección, evitando o reduciendo el efecto de los vientos que pueden incluso afectar la circulación del tránsito en determinados momentos críticos; aportan oxígeno al aire; protegen de los rayos ultravioletas; regulan la temperatura y humedad ambiental; filtran la contaminación sonora; disipan la fuerza de los vientos y mejoran el paisaje. Los árboles otorgan sensación de bienestar; embellecen las rutas y reportan valor patrimonial para el suelo provincial.

Las grandes masas arbóreas reducen el calentamiento de la atmósfera y regulan el clima del planeta.

En cuanto a la inclusión de espacios verdes de diseño paisajístico que propone el presente proyecto de ley, se parte del análisis de la relación entre la carretera y el paisaje en cuanto puede abordarse desde un amplio espectro de puntos de vista que incluye, desde el modo en el que percibimos el territorio durante el uso para la cual la ruta está concebida, hasta el modo en el que la propia infraestructura vial es contemplada desde otros lugares; es decir, la carretera es al mismo tiempo lugar de observación y lugar observado.

El usuario de la red vial se convierte en actor principal de la contemplación del paisaje al que la vía accede y al mismo tiempo, es la infraestructura en sí misma la que incide sobre éste, puesto que se le reconoce también una dimensión paisajística. En otras palabras, las carreteras nos llevan a distintos lugares, pero además, son lugares. La vía nos da acceso al destino y a la escena al mismo tiempo.

Así, las posibilidades de observación y conocimiento del paisaje se centran en las redes de movilidad, que con diferentes características conforman una trama compleja que se superpone al territorio y al paisaje y a la vez lo modifican y estructuran para múltiples usos y aprovechamientos. Ello implica la incorporación de



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

*"2024 - Año del 75° Aniversario de la gratuidad
universitaria en la República Argentina".*

criterios y lineamientos paisajísticos en el desarrollo de la red de carreteras, dejando atrás el concepto de que únicamente la eficiencia en el transporte obedece al mejoramiento continuo de la capacidad, velocidad y seguridad a los elementos y componentes del sistema: criterios paisajísticos orientados a la integración de las vías en su entorno y en favor de las posibilidades de observación y disfrute del paisaje, constituyen funciones adicionales a la del transporte ofrecidas por la red vial, por cuanto también hacen necesaria la implementación de medidas concretas de acondicionamiento y mejora de las rutas en este sentido, sin que por supuesto, se altere o comprometa su función principal. En conclusión, y considerando la presente problemática de crecientes fenómenos ambientales a la par del incremento de las actividades de índole social, económicas y productivas que se sirven de la red vial, se hace necesario adoptar medidas para que al definir y realizar nuevas vías de circulación o mejorar las existentes, se tengan en consideración la mitigación del cambio climático y la protección del medio ambiente, sin que ello altere la seguridad y eficacia de la circulación vehicular y el bienestar de los usuarios. Es por ello, que se solicita a las/los señoras/es Legisladoras/es que lo acompañen con su voto el presente proyecto.