

*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

*151° Período Legislativo
1983 - 2023
"40 Años de Democracia Argentina"*

PROYECTO DE LEY

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

LEY

CAPÍTULO I: DEL OBJETO

ARTÍCULO 1°: Créase en las rutas de jurisdicción provincial el "Sistema de Tercer Carril de Sobrepaso", con el objeto de contribuir a la preservación de la seguridad vial, el medioambiente, la estructura caminera y la fluidez de la circulación de los vehículos.

ARTÍCULO 2°: Quedan comprendidas en el Artículo 1 de la presente ley y su reglamentación aquellas rutas que cumplan con los siguientes requisitos:

- A)-La calzada tiene zonas de pendiente.
- B)-La vía cuenta con alta densidad de circulación.
- c)-La ruta conduce a zonas portuarias, mineras, fabriles, de canteras y/o turísticas.
- D)-El camino es utilizado por vehículos pesados y de transporte de sustancias peligrosas.
- E)-La vía registra un alto índice de siniestralidad y accidentes.

ARTÍCULO 3°: El Sistema de Tercer Carril de Sobrepaso no podrá atravesar un cruce ferroviario ni ejido urbano.

CAPÍTULO II: DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

151° Período Legislativo
1983 - 2023
"40 Años de Democracia Argentina"

ARTÍCULO 4°: Las Autoridades de Aplicación de la Presente Ley serán el Ministerio de Transporte y la Dirección Provincial de Vialidad, y tendrán las siguientes atribuciones:

- a) Analizar y estudiar la factibilidad de la construcción del Sistema de Tercer Carril de Sobrepaso, atendiendo a los principios de Seguridad Vial, razonabilidad de la construcción, densidad de las vías, estructuras camineras, situaciones de riesgo, transitabilidad, estadísticas de accidentes y siniestros.
- b) Proyectar y construir el Tercer Carril de Sobrepaso en las rutas de jurisdicción provincial que cumplan con los requisitos establecidos en el Artículo 2.
- c) Elaborar un Índice Estadístico de Siniestralidad, accidentes y zonas de alto flujo de circulación.
- d) Convocar a representantes de los municipios, de las Cámaras del Transporte y Turísticas, Sindicatos y demás actores inherentes a la temática con la finalidad de organizar mesas de trabajo para cumplir con los objetivos de esta ley.

ARTÍCULO 5°: El Poder Ejecutivo, a través de las Autoridades de Aplicación, podrá suscribir convenios con la Nación para analizar y estudiar la factibilidad de la construcción del "Sistema de Tercer Carril de Sobrepaso" en rutas de jurisdicción nacional ubicadas en el ámbito provincial, y demás medidas que tengan como objetivo la seguridad vial.

CAPÍTULO III: DE LA DEFINICIÓN

ARTÍCULO 6°: Entiéndase por "Sistema de Tercer Carril de Sobrepaso" a la vía que se ubica de manera adyacente a la calzada principal en zonas de pendiente, regiones peligrosas, de alta densidad de circulación y/o que desemboquen en zonas portuarias,



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

151° Período Legislativo
1983 - 2023
"40 Años de Democracia Argentina"

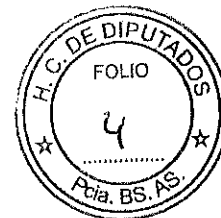
turísticas, mineras, fabriles, y canteras. Tendrá una longitud tal que permita el adelantamiento y sobrepaso de los vehículos.

CAPÍTULO IV: DEL FINANCIAMIENTO

ARTÍCULO 7°: Los gastos que demande la Presente Ley serán atendidos con recursos provenientes del Fondo Fiduciario Vial, creado por el artículo 78 de la ley N°14393.

ARTÍCULO 8°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Prof. RICARDO L. ROLLERI
Diputado Provincial
H.C. Diputados de la Pcia. Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

*151° Período Legislativo
1983 - 2023
"40 Años de Democracia Argentina"*

FUNDAMENTOS:

Es una verdad de Perogrullo afirmar que la mayoría de las rutas del país fueron planificadas, diseñadas y construidas décadas atrás cuando el parque automotor era muy inferior al actual y en momentos históricos donde había cierta homogeneidad respecto a los vehículos fabricados y las velocidades alcanzadas. Además, no es menos importante señalar que el funcionamiento pleno, eficiente y eficaz del sistema ferroviario hacía inviable el crecimiento del autotransporte de cargas y de pasajeros, tal como lo observamos actualmente.

Producto de la globalización, del incremento del parque automotor, del crecimiento del transporte de cargas y del desmantelamiento premeditado de la red ferroviaria argentina a partir de 1960, que llegó a acreditar una longitud de más de 43 mil kilómetros, las rutas se erigieron en vías donde se transporta gran parte de la producción agrícola-ganadera y minera. Por eso, el Estado debe garantizar el derecho a la circulación en rutas seguras preservando la integridad física de las personas y los usuarios de las rutas bonaerenses.

Este proyecto de creación de un "Tercer Carril de Sobrepaso" en las rutas de jurisdicción provincial de mayor circulación de vehículos tiene como finalidad agilizar la circulación, favorecer la seguridad vial, reducir los accidentes, cuidar el medioambiente, permitir el adelantamiento de vehículos en zonas peligrosas y crear corredores seguros, emulando la solución eficaz que han encontrado otros países latinoamericanos y europeos.

"También se ha observado que la construcción del tercer carril de ascenso tiene un impacto muy significativo en la operación y la velocidad de ascenso del tránsito mixto. En tramos con longitudes entre 800 y 3000 metros, la velocidad aumenta en un promedio de 10 Km/h, con una variación entre 0 y 30 Km/h", establece un estudio del gobierno de



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

*151° Período Legislativo
1983 - 2023
"40 Años de Democracia Argentina"*

México. (<https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=13&IdBoletin=3>) sobre un proyecto similar.

Los accidentes de tránsito generan pérdidas de vidas humanas, lesiones discapacitantes y daños materiales, vulnerando los derechos a la seguridad, a la salud y al goce de una vida digna. Por eso, este carril situado a la derecha de la calzada principal está destinado a que los vehículos ligeros puedan encontrar zonas para adelantarse con seguridad a aquellos vehículos más pesados y lentos, especialmente camiones simples, camiones con acoplados o tractores con semirremolques.

Según la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes, el parque automotor en 2020 superó los 14,5 millones de vehículos: "La AFAC destacó que la flota vehicular está conformada en un 82,2% por automóviles, un 14% de comerciales livianos y 3,8% de comerciales pesados", dice una nota publicada en el portal motorwebargentina.com. En ese marco, también, es imperioso mencionar que la nota hace referencia al envejecimiento del parque automotor: "Considerando la Flota Circulante en su totalidad, la edad promedio de los vehículos es de 12 años. No obstante, si se tiene en cuenta sólo la flota de 2001-2020 la edad promedio es de 7,8 años. Estos valores aumentaron respecto a 2019 (11,7 y 7,6 respectivamente) debido a la menor cantidad de incorporaciones y "envejecimiento" de la flota actual".

Atento a la información expuesta en el párrafo precedente, que hace referencia al envejecimiento del parque automotor, es común observar el tránsito denso en algunas vías provinciales que conducen a ciudades portuarias, de canteras o de producción agropecuaria. La gran cantidad de camiones que circulan por esas vías a velocidades que promedian los 60/70 kilómetros congestionan la calzada, favorecen los accidentes de tránsito por sobrepaso y aumentan las posibilidades de siniestros viales.

Con el propósito de contribuir a la seguridad vial de todos los usuarios y respetando el derecho a la circulación y al trabajo, es necesario la construcción de carriles de sobrepaso en zonas conflictivas y peligrosas para que los vehículos de cargas puedan usarlos y permitir el sobrepaso del resto de los vehículos.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

151° Período Legislativo
1983 - 2023
"40 Años de Democracia Argentina"


Además, el artículo 27 de la ley nacional de tránsito 24449- que la Provincia de Buenos Aires adhirió mediante la ley 13927- establece: "Toda construcción a erigirse dentro de la zona de camino debe contar con la autorización previa del ente vial competente. Siempre que no constituyan obstáculo o peligro para la normal fluidez del tránsito, se autorizarán construcciones permanentes en la zona de camino, con las medidas de seguridad para el usuario, a los siguientes fines:

- a) Estaciones de cobro de peajes y de control de cargas y dimensiones de vehículos;
- b) Obras básicas para la infraestructura vial;
- c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios esenciales.

Es necesario aclarar, que este proyecto, además, brinda soluciones al transporte de cargas, de pasajeros, de maquinaria agrícola y al usuario en general, ya que fomenta la circulación, reduce los siniestros y aumenta la seguridad vial.

En ese marco, en 2020 el gobernador Axel Kicillof inauguró las obras de repavimentación y ensanchamiento de la Ruta Provincial N°51 que en la Región de "El Despeñadero" cuenta con un carril de sobrepaso o, también llamado "Tercera trocha" por ser una zona de pendiente sinuosa.

Por todo lo expuesto, solicito al resto de los diputados que acompañen esta iniciativa.


Prof. RICARDO L. ROLLERI
Diputado Provincial
H.C. Diputados de la Pcia. Bs. As

NUEVO PROYECTO Carril de sobrepaso

¿Qué proponemos?

Construcción de un Tercer Carril en las rutas bonaerenses.

¿Qué buscamos?

Agilizar la circulación, favorecer la seguridad vial, reducir los accidentes, cuidar el medioambiente, permitir el adelantamiento de vehículos en zonas peligrosas y crear corredores seguros, emulando la solución eficaz que han encontrado otros países latinoamericanos y europeos.

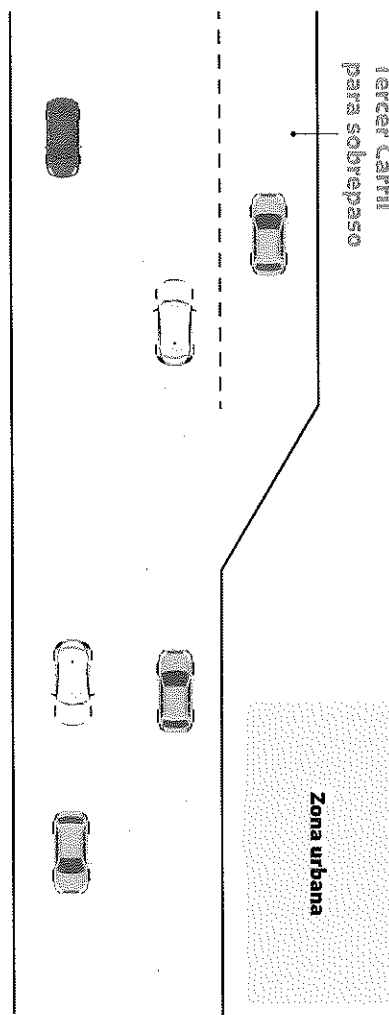
¿En qué rutas?

Aquellas con zonas de pendiente.

Vías con alta circulación.

Cuando el camino es utilizado por vehículos pesados y de transporte de sustancias peligrosas.

Vías que registran un alto índice de siniestrabilidad y accidentes.



Ricardo Rolleri
Diputado Provincial



Prof. RICARDO L. ROLLERI
Diputado Provincial
H.C. Diputados de la Pcia. Bs. As.