



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



PROYECTO DE LEY

El Senado y la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza;

Ley:

ARTICULO 1°: La Dirección Provincial de Vialidad en coordinación con la Policía de la provincia de Buenos Aires elaborará la tasa de accidentalidad o mortalidad expresada en accidentes o muertos en rutas y accesos de jurisdicción provincial.

ARTICULO 2°: En base a los índices por la tasa creada en el artículo 1° de la presente Ley, se establecerán los Tramos de alta Concentración de Accidentes (TCA) .

ARTICULO 3°: Se considerarán Tramos de alta Concentración de Accidentes (TCA) a aquellos en que su tasa media de accidentalidad en un período de 2 (dos) años, es 2,5 (dos veces y media) veces el valor de la tasa media del conjunto de tramos similares de la red vial provincial.

ARTICULO 4°: Los Tramos de alta Concentración de Accidentes (TCA) deberán ser señalizados en forma clara con carteles de dimensiones significativas que contengan la siguiente leyenda al comienzo del mismo: "Precaución. Tramo de Concentración de Accidentes." Y a continuación deberá colocarse la cantidad de kilómetros del tramo. Al finalizar el mismo, deberá colocarse un cartel con la siguiente leyenda: "Fin tramo de Concentración de Accidentes".

ARTICULO 5°: De forma.

Esc. RICARDO LISSALDE
Diputado
H. Cámara de Diputados Pcia. de Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



FUNDAMENTOS :

Señor Presidente:

Una de las informaciones que resulta de mayor importancia poseer para poder prevenir accidentes y muertes de compatriotas, es la de cuáles zonas o tramos son en los que se producen un número de accidentes superior a la media, teniendo en cuenta precisamente a los tramos con características similares de la red vial bonaerense.

Este tipo de tramos se conocen a nivel internacional como TCA o tramos de alta concentración de accidentes.

Por ejemplo, en España, la definición de TCA se basa en datos de accidentalidad y de los índices de peligrosidad (para cuyo cálculo se precisa conocer el nº de accidentes, la intensidad de tráfico media diaria, la longitud del tramo y el periodo de tiempo), en los últimos 5 años. Se comparan los valores que ofrece el tramo estudiado con unos valores medios de la red de carreteras, obtenidos en tramos semejantes. Si se superan estos valores medios y se cumplen unas condiciones adicionales, el tramo queda definido como TCA.

En nuestro caso proponemos que esa cifra sea de 2 (dos) años porque debemos tener en cuenta que el estado de nuestras rutas -como claramente lo demuestran la innumerable cantidad de proyectos existentes en ésta H. Legislatura- en general no es bueno, por lo que no se puede esperar para accionar en la forma preventiva que proponemos en el espíritu de ésta norma, la cantidad de años que establecen en sus leyes países que tienen rutas en estado óptimo y en su mayor casos, autovías o autopistas.

Es vital conocer esta información, porque como los recursos de que dispone un gestor de la carretera suelen ser muy ajustados, hay que priorizar la utilización de estos en aquellas zonas más conflictivas, ya que la actuación en un TCA conlleva siempre una alta eficacia. Si seguimos con el ejemplo de nuestra madre patria, en la red de carreteras española, en un 5% de su longitud se registra el 20% de los accidentes con víctimas, con el 15% de las víctimas mortales, por lo que actuar en ellos es prioritario.

La propia Unión Europea, en su Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (de 19 de noviembre de 2008) sobre gestión de la seguridad vial de las infraestructuras viarias, establece las líneas maestras para la gestión de la seguridad vial de los países de la Comunidad Europea. La segunda de estas líneas maestras hace referencia a la localización y tratamiento de TCA (Tramos de Concentración de



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Accidentes) en carreteras en servicio, analizando y ejecutando las mejoras necesarias en la infraestructura. Son por lo tanto actuaciones prioritarias, y como tal deben ser tenidas en cuenta.

Es de interés señalar que el criterio seguido en algunos países como el citado España, o Francia, o Canadá, o Cuba, es el de considerar como tramo o accesos de alta concentración de accidentes, a aquellos en que su tasa media de accidentalidad en un determinado período de 5 años, es 2 o 2,5 veces el valor de la tasa media del conjunto de tramos o intersecciones similares de la red.

Para poder establecer los TCA es necesario conocer cabalmente cuál es el índice de la tasa de accidentalidad o mortalidad expresada en accidentes o muertos en rutas y accesos de jurisdicción provincial, por lo que se propone que el área de Vialidad sea la encargada de elaborar junto a la policía bonaerense.

Una vez establecidas las TCA, proponemos señalar las mismas al igual que en países europeos al comienzo y final de cada tramo, estableciendo los kilómetros del mismo, por ejemplo:



En la mayoría de los países se denomina "puntos negros" a los lugares donde se producen muertes en rutas y accesos, lo que equivale a lo que en nuestra provincia se denominan "estrellas amarillas" y que las vemos pintadas por familiares y vecinos de víctimas de accidentes viales en nuestras rutas:



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Las cifras de accidentes que manejan las asociaciones de usuarios viales, como por ejemplo la UDUV (Unión de Usuarios Viales) nos asombran tristemente: 8.500 muertes por año en la República Argentina por accidentes en rutas, lo que significa 23 muertos por día, o si se quiere 1 muerto cada 1 hora y 20 minutos. De ellos, el 60% se producen en rutas de la provincia e Buenos Aires. Está todo dicho. Este último párrafo es por más elocuente y sirve pos sí como fundamento para solicitar a los señores Legisladores la sanción del presente proyecto como Ley.

La principal causa de muerte en nuestra patria. Si defendemos la vida debemos invertir en infraestructura vial y ferroviaria. Existen varios proyectos al respecto y con la seriedad del caso como el PROMITT conocido como "proyecto Laura". Pero mientras se dan las condiciones políticas y económicas en nuestro país para que se puedan desarrollar estas importantes inversiones, debemos extremar los recaudos para actuar en la prevención, que es lo que se puede hacer ya.

Para mayor información: estudio realizado en Cuba en base a la experiencia europea y a la propia:

http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/analisis_accidentes_aa/Abel_Martinez.pdf

O la normativa española: http://www.carreteros.org/normativa/nsv/oc030_2012/directrices/directriz3.htm

Esc. RICARDO LISSALDE
Diputado
H. Cámara de Diputados Pcia. de Bs. As.