



*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 1º: Incorpórase como artículo 48 SEPTIES a la Ley N° 13.927 el siguiente:

ARTÍCULO 48 SEPTIES: Toda planificación de obra vial o estructura vial complementaria, existente o a construirse, deberá contemplar a la motocicleta como uno de los vehículos de diseño. A tal fin se considerará la aplicación de estándares relacionados con los materiales que conforma la calzada, su trazado, la señalización vertical y horizontal, las barreras de contención y cualquier otra instalación que pudiera significar una mejora sustancial de la adecuación de las vías de circulación a los usuarios de dichos vehículos y, en particular, en la búsqueda de la disminución de la gravedad de los accidentes en que pudieren encontrarse involucrados.

Artículo 2º: Comuníquese al Poder Ejecutivo.



FUNDAMENTOS

El presente proyecto de Ley tiene como objetivo propiciar la adecuación de la infraestructura vial existente y la que se vaya a construir, con referencia al tránsito de motocicletas y consecuentemente lograr la disminución de los accidentes de tránsito que padecen sus usuarios.

El cambio del tipo de usuario y de vehículos que circulan actualmente por nuestras ciudades y por la red de carreteras hace necesaria dicha medida: las vías de circulación argentinas han sido planificadas pensando en vehículos de cuatro o más ruedas, pero el parque automotor está cambiando aceleradamente.

La Ley de tránsito provincial, Ley N° 13.927, define en su artículo 48 bis (texto incorporado por la Ley N° 15.002) como "Motocicleta" a todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de cincuenta centímetros cúbicos (50 cc.) de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a cincuenta (50) km/h.

En Argentina, durante la última década, se aumentó la utilización de la motocicleta como medio de transporte personal, esparcimiento y herramienta de trabajo. Los motivos que explican esta preferencia por las motos son varios: precio competitivo, accesibilidad económica asociada al financiamiento, bajos costos de funcionamiento y mantenimiento, tiempos de desplazamientos convenientes, menor uso del espacio público, disponibilidad de movimiento, utilidad para actividades en expansión como mensajería y reparto a domicilio. Sumando su mayor economicidad y el acceso al crédito para su compra, el parque vehicular de motos ha tenido un crecimiento exponencial.

En efecto, la División Motovehículos de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (Acara) informó que en 2023 se patentaron 449.438 unidades, cifra que representa un crecimiento del 10% respecto de 2022 (407.875 unidades).



Nuestras vías de circulación suelen contemplar espacios para peatones (aceras y sendas peatonales), automóviles, transporte público, de carga y, últimamente hasta bicicletas. Se los segrega considerando su vulnerabilidad, velocidad, tamaño y peso. Las motos, sin embargo, no han sido consideradas, se las suele mezclar con los automóviles.

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, 4 de cada 10 fallecidos en siniestros viales circulaban en moto y según la Organización Mundial de la Salud -OMS-, los motociclistas tienen una probabilidad 26 veces mayor que los automovilistas de fallecer en un accidente.

En la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la Organización de las Naciones Unidas incluyó en los Objetivos para el Desarrollo Sustentable metas relacionadas con la seguridad vial, como la de reducir en un 50% las muertes en siniestros viales para 2020. Dado que esta meta no ha sido alcanzada, la Declaración de Estocolmo, realizada en febrero de 2020, exhortó nuevamente a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por incidentes de tránsito en al menos un 50 % para 2030.

La tendencia actual en la planificación de la seguridad vial es la "Visión cero", que afirma que ningún número de víctimas es tolerable y que es necesario desarrollar políticas integrales para reducir la siniestralidad y sus consecuencias.

Dentro de esa visión se incluye el concepto de vehículos e infraestructuras más seguras, partiendo de la idea de que los humanos cometemos errores y que éstos deben estar previstos y no ser causales de siniestros graves.

El hecho de que la infraestructura vial de nuestro país no está pensada para incluir a los motociclistas constituye una falencia que provoca en numerosos casos muertes y lesiones que podrían evitarse.

En tal sentido y a modo de ejemplo, puede enumerarse en cuanto tales deficiencias de parámetros del trazado, la ausencia de análisis de la transición recta-curva en función del tránsito de una motocicleta, en atención a que los radios



de giro e inclinación resultan ser diferentes a los de un vehículo de cuatro ruedas: no resulta extraño que el motociclista pueda confundirse al percibir inicialmente un radio de curvatura menor al que realmente tiene el tramo curvo, sin advertir su curvatura real hasta haber entrado ya plenamente en la misma, muy probablemente a una velocidad mayor, con riesgo de accidente.

Otro punto es la desconsideración de la existencia de peraltes, generalmente dispuestos en tramos curvos para mejorar el drenaje, aunque resulta peligroso para el motociclista ante un incremento del ángulo de inclinación relativo respecto al pavimento, con el consiguiente riesgo de caída.

La falta de evaluación del compuesto de la cinta asfáltica y la elección de una pintura señalizadora adecuada, en cuanto deben ofrecer una razonable resistencia al deslizamiento de la motocicleta, suficiente para que los conductores puedan realizar maniobras controladas en curvas cerradas, accesos a intersecciones donde muchos vehículos deben frenar, calzada mojada, etc.

En suma, para poder modificar la tendencia actual al alza del número de muertes y lesionados graves en usuarios de motocicletas, es necesario considerar a todos los actores del sistema de tránsito al diseñar o mejorar la infraestructura vial, considerando e incluyendo las necesidades de los usuarios más vulnerables de la vía pública, entre los que se encuentran los motociclistas.

Es importante además garantizar que las vías de tránsito ya existentes, y las futuras, se actualicen con nuevas normas de diseño de infraestructura vial teniendo en cuenta esta perspectiva. La sostenibilidad y el liderazgo de la propuesta son clave para potenciar estos cambios.

Por todo lo expuesto, es que solicito a las Señoras y Señores legisladores tengan a bien acompañar el presente proyecto de ley.