

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados ...

RED FERROVIARIA NACIONAL - SEGURIDAD EN CRUCES FERROVIALES - Instalaciones de señalamiento en cruces ferroviarios y viales – Cumplimiento y control de la existencia y/o estado de instalaciones fijas de señalamiento

ARTÍCULO 1º.- Dispóngase la realización de un relevamiento de toda la red ferroviaria nacional a fin de verificar el estado de cumplimiento de las normas y condiciones de seguridad en los cruces ferroviarios, urbanos o rurales a cargo tanto del Estado Nacional como de los distintos Operadores Ferroviarios que se encuentren prestando servicios asignados con carácter propio por el Estado Nacional, por la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado o los Estados Provinciales Concesionarios.

ARTÍCULO 2º.- El Poder Ejecutivo nacional a través de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT), ente autárquico en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE que tiene a cargo el control del transporte ferroviario sujeto a jurisdicción nacional, deberá constatar la existencia y registro de las instalaciones de señalamiento de cruces ferroviarios y -en su caso- requerir el inmediato cumplimiento y regularización de las condiciones de seguridad requeridas las normas técnicas para cruces entre caminos y vías férreas aprobadas por la Resolución S.E.T.O.P. N° 7/81 y sus actualizaciones. En especial, deberá requerir:

a) La instalación y funcionamiento de barreras de accionamiento automático en los pasos ubicados en las áreas comunes entre una vía férrea con una ruta o camino público. A tales efectos, deberá efectuar relevamiento, constatar y requerir la instalación de un brazo de barrera por cada sentido de circulación, los que se ubicarán preferentemente en forma paralela a la línea de detención vehicular y en forma



perpendicular al eje de la calle, guardando la distancia establecida por la reglamentación pertinente. Los brazos de barrera cubrirán todo el ancho de la calzada según el sentido de circulación.

El sistema funcionará mediante energía eléctrica, pudiéndose levantar el brazo en forma manual frente a casos de emergencia.

b) La instalación y funcionamiento de semáforos ubicados con antelación al paso compuestos por dos unidades luminosas cada uno y sincronizados con las barreras automáticas.

c) La correcta visibilidad de la señalización dispuesta en cada cruce ferroviario, verificando la ausencia de obstáculos fijos y/o temporarios según los sentidos de circulación habilitados.

d) La instalación y funcionamiento de dos campanas electrónicas por cada paso a nivel con emisión direccional del sonido, de probado uso ferroviario nacional e internacional.

e) La instalación de laberintos peatonales ajustados al modelo especificado por las normas en vigencia, y contar con la provisión e instalación de señalización activa (semáforo y campanilla electrónica de aviso).

ARTÍCULO 3º.- Para el cumplimiento de la presente la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT) podrá requerir la colaboración de las distintas áreas del MINISTERIO DE TRANSPORTE y en particular de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, de FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD (DNV).

ARTÍCULO 4º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo

Autor

BERHONGARAY, Martín Antonio



FUNDAMENTOS

Sra. Presidente:

Hace 11 años en mi condición de entonces diputado provincial presenté ante la Legislatura de La Pampa un proyecto de ley (Expte. 165-2011) que alertaba sobre la necesidad de instalar “Sistemas de Señalización Acústicos Luminosos en todos los pasos a nivel ferroviarios que atraviesan rutas pavimentadas, en jurisdicción de la Provincia de La Pampa”.

En los fundamentos de aquella iniciativa relaté una vivencia personal: “En las últimas semanas tuve oportunidad de cruzarme, de noche y con la visibilidad reducida a causa de la lluvia, con el tren que partía rumbo a la ciudad de Bahía Blanca, en el paso a nivel que atraviesa la Ruta n° 5 en cercanías de la localidad de Catrilo”.

Completé la percepción sobre la deficiente señalización lumínico-sonora en la zona, agregando que “estos trenes de cargas carecen de la debida iluminación no sólo en sus locomotoras sino también en los laterales de sus vagones; presentan, en casos, una considerable extensión y desarrollan una velocidad de circulación tan lenta que actúan como verdaderos muros que atraviesan las rutas”. La conclusión expuesta en aquel proyecto fue que “este contexto se repite en muchos otros lugares del país”.

En enero de 2021 una tragedia enlutó a la provincia de La Pampa. Dos jóvenes que circulaban en una motocicleta desde la localidad de Lonquimay en dirección a Catrilo, embistieron por la noche una formación de trenes y lamentablemente perdieron la vida. Mas allá del devenir en las pericias e investigación del accidente, el hecho puso en debate las condiciones de seguridad presentes en el sistema ferroviario del lugar, sobre todo para quienes transitan en vehículos particulares y peatones.



Resulta imprescindible avanzar con un relevamiento de toda la red ferroviaria nacional a fin de establecer las condiciones de seguridad en los cruces ferroviarios públicos, urbanos o rurales, controlar su grado de cumplimiento y requerir de los responsables de los mismos:

- a) la instalación y funcionamiento de barreras de accionamiento automático en los pasos ubicados en las áreas comunes entre una vía férrea con una ruta o camino público;
- b) la instalación y funcionamiento de semáforos ubicados con antelación al paso que deberán estar compuestos por dos unidades luminosas cada uno y encontrarse sincronizados con las barreras automáticas;
- c) la correcta visibilidad de la señalización dispuesta en cada cruce ferroviario, verificando la ausencia de obstáculos fijos y/o temporarios según los sentidos de circulación habilitados;
- d) la instalación y funcionamiento de dos campanas electrónicas por cada paso a nivel con emisión direccional del sonido, de probado uso ferroviario nacional e internacional;
- e) la instalación de laberintos peatonales (en el caso de vías férreas en áreas urbanas y semiurbanas) que deberán ajustarse al modelo especificado por las normas en vigencia, y contar con la provisión e instalación de señalización activa (semáforo y campanilla electrónica de aviso).

En distintos lugares del país se vienen sucediendo accidentes a partir de la deficiente señalización (activa, pasiva, vertical y horizontal) que presentan muchos cruces ferroviarios.

Según datos del Ministerio de Transporte, en los fundamentos del Programa Cruzá Seguro¹, *“en el año 2021, cada 36 horas se produjo una colisión entre una formación ferroviaria y un peatón, de las cuales más de la mitad tuvo como resultado víctimas fatales (según datos oficiales recabados por las empresas estatales). A su vez, el 53%*

¹ <https://www.argentina.gob.ar/transporte/fase/cruza-seguro>



de los accidentes suceden en zonas de Pasos a Nivel (PAN), mientras que el restante se divide entre estaciones, zona de vías y otros ámbitos ferroviarios (depósitos, patios de maniobras, entre otros)."

Sobran las denuncias públicas que ventilan situaciones donde incluso el propio Estado realizó las pertinentes inversiones para mejorar el servicio, aportando los correspondientes dispositivos de seguridad, pero los operadores ferroviarios y concesionarias de las vías demoran inexplicablemente su colocación y/o mantenimiento en las condiciones de normatización requeridas

Tal es el caso expuesto en la localidad de San Nicolás de los Arroyos, Provincia de Buenos Aires, donde en agosto de 2021, en un lapso de dos semanas hubo dos accidentes en cruces ferroviarios, uno de ellos con consecuencias fatales. En ambos casos se encontraban instalados los dispositivos de seguridad para los automovilistas, pero no estaban colocadas las barreras. A partir de la conmoción por los siniestros, medios periodísticos del lugar realizaron una investigación donde se advirtió que de "diez (10) cruces ferroviarios, seis (6) están en falta"² al incumplir los protocolos de seguridad o por falta de barreras, carteles o algún dispositivo que advierta el paso de los trenes. Durante el 2022, siniestros similares al ocurrido en San Nicolás, se siguen sucediendo en distintos puntos del país.

Ello pone de manifiesto la necesidad de verificar el cumplimiento de la totalidad de las disposiciones indicadas para señalización activa, pasiva, vertical y horizontal aprobadas por la Resolución SETOP N° 7/81 y sus actualizaciones.

Estas normas rigen para todos los cruces entre caminos y vías férreas existentes en el ámbito del país, o que se proyecten construir, cualquiera sea el responsable de los mismos, patrimonial o jurisdiccionalmente.

² <https://www.diarioelnorte.com.ar/en-san-nicolas-hay-seis-pasos-a-nivel-que-no-cuentan-con-barrera-o-senalizacion-adecuada/>



Los criterios de señalización a controlar, deben ser los necesarios y suficientes para advertir a los conductores viales en relación al cruce de las vías férreas.

Por otra parte, también debe garantizarse que los sistemas de señalización (señales sonoras, semáforos, etc.) que se utilicen, deben ser de aplicación uniforme en todo el país. De allí el fundamento de la existencia y la necesidad de llevar actualizado un registro de inventario de todos los cruces (existentes y futuros) con el aporte de información periódica del área específica de sus jurisdicciones por parte de los organismos o entes viales provinciales y comunas.

Por las consideraciones expuestas, solicito la aprobación del presente proyecto.

Autor

BERHONGARAY, Martín Antonio