

La Disposición 279/2019 y sus restricciones –y excepciones- a la circulación carretera de vehículos de transporte de carga¹

La disposición 279/19 dictada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en fecha 28/06/19 y publicada el 01/07/19 en el Boletín Oficial persigue como objetivo primordial la mejora de la seguridad vial y la reducción de la tasa de siniestralidad que azota a nuestro país desde hace ya varios años, mediante la restricción de la circulación por las rutas nacionales de vehículos de gran porte, durante los denominados “fines de semana largo” así como también en el inicio, recambio, y finalización de períodos vacacionales, desde el mes de Julio de 2019 hasta el mes de Junio de 2020, en los que se presenta un incremento exponencial del flujo de tránsito vehicular en dichas vías².

Debemos recordar que así como no existen derechos absolutos, ya que hasta el derecho a la vida puede ser restringido en situaciones límite catalogadas como no punibles, como son los casos del llamado aborto necesario o terapéutico y el aborto sentimental y eugenésico; tampoco ningún derecho puede ser ejercido abusivamente, debiendo el juez ordenar las medidas necesarias para hacer cesar los efectos de dicho abuso y, si correspondiere, fijar una indemnización (conf. art. 10 C.Civ. y Com., ex art. 1071 C.Civ.). Y por supuesto que el derecho de tránsito (conf. art. 14 C.N.) no escapa a dicho razonamiento³.

¹ Por el Dr. Martín Diego Pirola. Abogado Especialista en Derecho de Daños (Universidad de Belgrano – Argentina y Universidad de Salamanca – España). Web site del autor: www.martindiegopirola.com.ar – Artículo publicado en elDial.Express, Año XIII, N° 5408, 20 de Febrero de 2020.

² Con anterioridad se dictaron medidas similares incorporadas en las siguientes Disposiciones emitidas por la ANSV: 333/2013, 300/2014, 384/2015, 207/2016, 303/2017 y 159/18, con sus respectivas modificatorias y complementarias.

³ Así debió intervenir la Corte Suprema de la Nación, que en un fallo que podríamos catalogar de “políticamente correcto”, dictado en el año 1991 (“*Estado Nacional c. Arenera El Libertador S.R.L.*”, CS, 18/06/91, Fallos: 314:595; LL 1991-D-404; ED 144-168/175, con notas de Germán J. Bidart Campos y Rodolfo R. Spisso), confirmó el proceso de concesiones viales puesto en marcha por el gobierno menemista y dejó sentadas las siguientes premisas: **a)** distingue entre “circulación territorial” y “circulación económica”, señalando que esta última es susceptible de restringirse sin que por ello se vea menoscabada la libertad de circulación; **b)** la libertad de tránsito sólo puede verse afectada por medidas fiscales o parafiscales cuando éstas tornen en ilusorio aquel derecho, lo que no impide al Estado establecer los tributos que razonablemente requiera el sostenimiento de sus actividades y repartir su carga de un modo razonable, conforme el art. 16 de la Constitución Nacional; en ejercicio del “poder tributario” que originariamente le compete, el que se manifiesta a través del dictado de la norma de

En lo que hace a los vehículos comprendidos en la restricción incluye a las categorías N2, N3, O, O3 y O4⁴.

Asimismo en los considerandos se aclara que la medida no implica una estigmatización respecto de la eventual peligrosidad o no del vehículo de transporte de gran porte, ni de su conductor, no obstante que las estadísticas demuestran que las consecuencias dañosas derivadas de los siniestros viales en los que interviene un vehículo de las dimensiones, peso o masa de las categorías referenciadas, son más gravosas que cuando participan solamente rodados de uso particular.

La delimitación temporo-espacial en cuando a las rutas nacionales, horarios está contenida s rutas nacionales, fechas, horarios y sentidos, está plasmada en el Anexo I que forma parte de la Disposición en cuestión.

Recordemos que la ley 26.363/08⁵ viene a ratificar, complementar y/o aclarar algunas cuestiones que habrían sido ya anunciadas por su antecesora ley 26.353⁶, especificando la conformación y funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y puntualizando las modificaciones introducidas a la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 24.449/95⁷.

creación del tributo, en el caso del peaje la ley 17.520, mediante la cual el Estado concedente delegó la "competencia tributaria" a la empresa concesionaria vial; **c)** no es requisito para la constitucionalidad del peaje la existencia de vías alternativas simultáneas gratuitas, "*no se exige como condición sine qua non de validez del peaje, sin embargo se establece la importancia de la misma frente a casos en los que se plantee la razonabilidad o confiscatoriedad del monto del peaje*" (voto de la minoría); **d)** exigir de manera ineludible la existencia en forma simultánea de vías alternativas gratuitas que presten servicios comparables a las de carácter oneroso importaría tanto como admitir que en muchos casos se tornen antieconómicas estas últimas, habida cuenta de que los usuarios no dudarían en utilizar las primeras –dada su gratuidad- en desmedro de las segundas; con el consiguiente quebrantamiento de la ecuación económico-financiera, que es el principio general y la base de todo contrato de concesión de obra pública.

⁴ **Categoría N2:** Vehículos utilizados para transporte de carga con un peso máximo superior a los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.), pero inferior a los DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg.). **Categoría N3:** Vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg.). Categoría 0: Acoplados (incluyendo semi-acoplados). **Categoría O3:** Acoplados con un peso máximo superior a los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.) pero que no exceda los DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg.). **Categoría O4:** Acoplados con un peso máximo superior a los DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg.).

⁵ B.O. 30/04/08. Para un análisis detallado de las metas fundamentales de la citada normativa recomendamos la lectura de nuestro artículo: *El Plan Nacional de Seguridad Vial 2006/2009: ¿más de lo mismo?*, LL 20/05/08.

⁶ B.O. 27/03/08.

⁷ B.O. 10/02/95. Sancionada el 23/12/94. Promulgada parcialmente el 06/02/95.

La ANSV⁸, organismo descentralizado en el ámbito del ex Ministerio del Interior, actual Ministerio de Transporte, cuenta con un Director Ejecutivo como brazo ejecutor de sus decisiones. Es la autoridad de coordinación, aplicación y seguimiento de las políticas públicas de seguridad vial, y de la articulación y distribución o delegación de funciones con los demás organismos competentes en materia vial (policía, municipalidades, direcciones de vialidad y transporte, concesionarios viales, ministerio público, ONG'S, etc.); contando con autonomía administrativa y normativa, así como autarquía económica y financiera, y personería jurídica propia. Teniendo dentro de sus funciones más importantes asignadas al momento de su nacimiento: a) Autorizar la colocación en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y el uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación; siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia y de conformidad con las Leyes 19.511 y 25.650; b) Coordinar el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas conforme lo determine la reglamentación, para lo cual las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para su efectivización; y c) Diseñar e implementar un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial⁹; entre otras.

⁸ En otros países iberoamericanos recibe el nombre de: Dirección General de Tráfico (España), Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Chile), Unidad Nacional de Seguridad Vial (Uruguay), Ministerio de Transporte (Colombia), Consejo Nacional de Seguridad Vial (Perú), Departamento Nacional de Tránsito (Brasil), Consejo de Seguridad Vial (Costa Rica), Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (Paraguay). Aunque si bien cambia la denominación; en lo sustancial, la esencia, misión y representatividad como cara visible del Estado en materia de seguridad vial y ante la sociedad toda, es la misma.

⁹ Mediante las llamadas auditorias de seguridad vial se determinan la existencia de puntos negros, críticos o de conflicto en las calles y carreteras, es decir, aquellos lugares de alta concentración de siniestros viales en un determinado período de tiempo, o donde es posible prever (prevención) que puedan ocurrir accidentes en forma frecuente y reiterada. Las auditorias se pueden hacer en las tres fases de la obra: durante la etapa del proyecto o diseño (para evitar el diseño de lugares conflictivos), en la construcción (para ir evaluando y corrigiendo los puntos críticos) y luego de terminada la obra vial (como una forma de contralor, seguimiento o individualización de puntos negros, si es que no se hizo en las dos etapas anteriores). Revela el Catedrático de Derecho español Miguel López-Muñiz Goñi (La responsabilidad de la Administración en el accidente de tráfico, comunicación al V Congreso Internacional de Derecho de Circulación celebrado en Madrid en 1963, publicada en la Revista

Precisamente una de las actividades humanas que requiere permanente actualización y acompañamiento normativo es la circulación vial. “La misma naturaleza dinámica del tránsito y sus componentes hacen que el legislador no pueda prever y plasmar en la legislación viaria –en tiempo real- todas las cuestiones y circunstancias fácticas que lo rodean, por lo que podemos decir, sin temor a equivocarnos que, en esta materia como en otras ramas del derecho, las leyes marchan detrás de los hechos que tienen que regular (dinámica del tránsito vs. estatismo de la legislación viaria)”¹⁰.

La Gendarmería Nacional Argentina (GNA), en su carácter de autoridad competente en las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales¹¹, es la encargada del control, constatación y fiscalización del cumplimiento de la presente medida y asimismo de entregar al conductor del vehículo autorizado a circular en horario de restricción, una Constancia Nacional de Autorización de Circulación (CO.N.A.C.), cuyo formato se encuentra definido en el Anexo II que integra la Disposición comentada.

Después de haber analizado los aspectos relevantes introducidos por la reciente normativa, se advierte que la misma reviste carácter eminentemente

de Derecho Español y Americano, N° 4 (abril-junio) de 1964 que: “En el planeamiento de una carretera comienza precisamente la prevención del accidente de tráfico”. El estudio que se hace es cuantitativo, porque se trata del estudio estadístico de una cierta cantidad de siniestros viales que se producen o pueden llegar a producirse en un mismo lugar y durante un tiempo determinado; y cualitativo, porque permite extraer y catalogar determinados patrones accidentológicos como ser por ejemplo zonas del camino que provocan colisiones frontales; o inducen la salida de los rodados de la cinta asfáltica (por ejemplo aquellas curvas con peralte o inclinación invertida); o intersecciones de arterias en las ciudades que favorecen las colisiones laterales por no brindar al automovilista un buen ángulo de visibilidad y perspectiva en el cruce, entre otros. Las auditorías de seguridad vial revisten notable importancia en la tarea de prevención que debe llevar adelante la autoridad competente, y puede según el caso servirle como instrumento probatorio idóneo para atenuar su responsabilidad en juicios en que sea demandada por algún defecto en el diseño o mantenimiento de la vía, es por ello que su realización, omisión o deficiente ejecución, es pasible de generar consecuencias jurídicas favorables o desfavorables para la autoridad vial en cada caso concreto. (Conf. PIROTA, Martín D., *Inseguridad vial: ¿Quién es el responsable?*, LL Actualidad 14/02/08)

¹⁰ Conf. PIROTA, Martín Diego, *La culpa en los accidentes de tránsito*, Revista de Derecho de daños, La culpa – II, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2009, pág. 204.

¹¹ Competencia asignada por el art. 48 del decreto de necesidad y urgencia 27/18 dictado por el Poder Ejecutivo Nacional en fecha 10/01/18 y publicado al día siguiente en el Boletín Oficial, que sustituye el artículo 2 de la Ley Nacional de Tránsito 24.449. Para un análisis detallado del decreto 27/18 y los cambios introducidos en material vial, recomendamos la lectura de nuestro artículo: *El Decreto 27/2018 y sus modificaciones en materia de tránsito y seguridad vial*, Revista ADLA, Año LXVIII - N° 3 - Marzo 2018, Ed. La Ley, Buenos Aires, 2018, págs. 89/95.

preventivo, reiterando las medidas contenidas en similares disposiciones que la precedieron.

El propósito o finalidad resulta loable, pero el desafío para la autoridad competente está puesto en el estricto y riguroso control de su cumplimiento, a los fines de evitar que los potenciales siniestros que se quiere evitar, no se conviertan en una realidad.