

PROYECTO DE LEY

EL HONORABLE SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

MODIFICACIÓN LEY NACIONAL DE TRÁNSITO N° 24.449: MAQUINARIA AGRÍCOLA

Artículo 1: Deróguese el último párrafo del artículo 62 de la Ley N° 24.449, el cual quedará redactado de la siguiente forma:

ARTÍCULO 62. — MAQUINARIA ESPECIAL. *La maquinaria especial que transite por la vía pública, debe ajustarse a las normas del Capítulo precedente en lo pertinente y hacerlo de día, sin niebla, prudentemente, a no más de 30 km/h, a una distancia de por lo menos cien metros del vehículo que la preceda y sin adelantarse a otro en movimiento.*

Si el camino es pavimentado o mejorado, no debe usar la calzada siempre que sea posible utilizar otro sector.

La posibilidad de ingresar a una zona céntrica urbana debe surgir de una autorización al efecto o de la especial del artículo 57.

Si excede las dimensiones máximas permitidas en no más de un 15% se otorgará una autorización general para circular, con las restricciones que correspondan.

Si el exceso en las dimensiones es mayor del 15% o lo es en el peso, debe contar con la autorización especial del artículo 57, pero no puede transmitir a la calzada una presión por superficie de contacto de cada rueda superior a la que autoriza el reglamento.

Artículo 2°: Inclúyase el Artículo 62 BIS a la Ley N° 24.449, el cual quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 62 BIS: MAQUINARIA AGRÍCOLA. *La Maquinaria Agrícola constituye una categoría autónoma, quedando excluida de las restricciones generales de la Maquinaria Especial previstas en el Art. 62.*

La Maquinaria Agrícola es la maquinaria autopropulsada y de arrastre utilizada en las distintas tareas y labores agropecuarias, incluyendo accesorios, acoplados o trailers, tanques transportables y carretones específicamente diseñados para el transporte de máquinas agrícolas o parte de ellas que asiste tanto a las producciones agropecuarias extensivas, como a las regionales e intensivas.

La Maquinaria Agrícola no deberá contar con ningún tipo de permiso para su circulación.

La Maquinaria Agrícola deberá contar con seguros de responsabilidad civil para circular y deberá ser operada por personal idóneo.

Si el camino es pavimentado o mejorado, no debe usar la calzada siempre que sea posible utilizar otro sector.

La maquinaria agrícola podrá circular conformando Trenes Agrícolas con una Unidad Tractora y otras Maquinarias Agrícolas Arrastradas, siempre que no supere la longitud máxima permitida en cada caso.

Artículo 3: Se insta al Poder Ejecutivo Nacional a modificar el régimen de circulación de maquinaria agrícola previsto por el Anexo LL de la reglamentación de la Ley N° 24.449 (decretos 779/95, 79/98, 574/14 y 32/18) por el siguiente texto:

ANEXO LL

NORMAS PARA LA CIRCULACIÓN DE MAQUINARIA AGRÍCOLA

La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD son los organismos nacionales competentes facultados para modificar y disponer las normas relativas al presente ANEXO.

Las presentes disposiciones resultan de aplicación a la totalidad de equipos que conforman la maquinaria agrícola utilizada para el cultivo del suelo y recolección de sus productos.

1.- Definiciones:

1.1. Maquinaria Agrícola:

1.1.1 Maquinaria Agrícola Arrastrada: Es un equipo remolcado por una Unidad Tractora que se utiliza en las tareas y labores agropecuarias, incluyendo accesorios, acoplados o trailers y carretones específicamente diseñados para el transporte de máquinas agrícolas o parte de ellas.

1.1.2 Maquinaria Agrícola Autopropulsada: Es un equipo con capacidad de tracción y arrastre que circula por sus propios medios, de uso para tareas agrícolas.

1.2. Unidad Tractora:

1.2.1 Unidad Tractora Agrícola. Es la maquinaria agrícola autopropulsada que tracciona un tren agrícola con capacidad de arrastre suficiente según corresponda a su configuración.

1.2.2 Unidad Tractora Camión. Es el vehículo de carga que tracciona la maquinaria agrícola arrastrada, con capacidad de remolque suficiente, según corresponda a su configuración.

1.2.3 Unidad Tractora Camioneta o Pick-up. Es el vehículo utilitario y de cargas que tracciona maquinaria agrícola arrastrada, con capacidad de remolque suficiente, según corresponda a su configuración.

1.3. Tren Agrícola: Conjunto formado por una unidad tractora agrícola y los acoplados remolcados, con excepción del carretón agrícola.

1.3.1 Tren Agrícola de Dos Componentes: conjunto conformado por una Unidad Tractora y una única Maquinaria Agrícola Arrastrada.

1.3.2 Tren Agrícola de Múltiples Componentes: conjunto de Unidad Tractora y más de una unidad de Maquinaria Agrícola Arrastrada, cuyo largo máximo no supera los VEINTICINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (25,50m).

1.4. Carretón Agrícola: Es el vehículo semirremolque o acoplado de configuración especial, arrastrado por una Unidad Tractora Camión, cuya plataforma deprimida permite el transporte de maquinaria agrícola excedida en altura, ancho y longitud, disminuyendo la capacidad de vuelco y/o de choque en altura, con las medidas previstas en el apartado '3. Dimensiones', del presente Anexo. Se mantiene vigente la Disposición 3/2023 de la Subsecretaría de Agricultura.

1.5. Unidad de Trabajo Agrícola. Es la suma de los largos de las cargas que se transportan en carretón agrícola.

2.- Condiciones para la circulación:

2.1. Los Trenes Agrícolas de dos componentes, es decir, una Unidad Tractora y una única Maquinaria Agrícola Arrastrada podrán hacerlo a toda hora, inclusive en rutas y autovías pavimentadas en los siguientes casos:

2.1.1. Cuando la Unidad Tractora sea un camión, una camioneta o una pulverizadora autopropulsada y lleve enganchada una única Unidad Remolcada, como viviendas móviles, batanes o tanques de agua y de combustible, tolvas y acoplados agrícolas para el transporte de semillas, fertilizantes, alimentos balanceados, etc.. Además del enganche, la Maquinaria Agrícola Arrastrada deberá estar unida a la Unidad Tractora por cadenas durante la circulación, como medida de seguridad extra.

2.1.2. *Deberán asegurar la circulación segura de la maquinaria, con la iluminación reglamentaria funcionando adecuadamente, tanto de la Unidad Tractora como de la Maquinaria Agrícola Arrastrada. En la parte posterior y en los laterales, la Maquinaria Agrícola Arrastrada deberá tener cartelería retrorreflectiva, a fin de que resalte durante la circulación nocturna.*

2.1.3. *La cartelería retrorreflectiva con triángulos anaranjado y rojo y el círculo con fondo blanco y la velocidad a la que circula se sumarán al de "PRECAUCIÓN DE SOBREPASO" con los detalles de las dimensiones.*

2.1.4. *Tanto la Unidad Tractora como la Unidad Remolcada deberán tener adosadas en sus laterales y en la parte posterior cintas reflectivas blancas, limpias y visibles, en los extremos y en el centro tanto a lo largo como a lo ancho de la Unidad Tractora, como de la Maquinaria Agrícola Arrastrada, de manera tal que tengan capacidad de refractar y reflejar la luz que reciben de otros vehículos y que permitan visualizar adecuadamente las formas del vehículo como complemento de las luces reglamentarias previstas en el marco legal vigente y aplicable.*

2.1.5. *Toda vez que estos Trenes Agrícolas de dos (2) componentes circulen por rutas y autovías nacionales y/o provinciales en horario nocturno deberán hacerlo a una velocidad mínima de cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) y hasta las velocidades máximas previstas en el marco legal vigente y aplicable.*

2.1.6 *En caso de circular por rutas o autovías con doble mano, deberán hacerlo siempre por la derecha. En caso de que en la infraestructura vial existan colectoras deberán circular por ellas.*

2.1.7 *En caso de que la Unidad Tractora sea una Pulverizadora Autopropulsada, el Tren Agrícola de dos (2) componentes, cuando circule*

de noche por rutas, autovías o colectoras de autopistas, deberá ir acompañado por un vehículo guía a una distancia de CINCUENTA METROS (50,00 m), el cual deberá ser un automóvil o camioneta que circulará portando una baliza amarilla intermitente en su techo preferentemente de led, y las balizas reglamentarias del vehículo permanentemente encendidas, así como cualquier otro mecanismo de iluminación que la autoridad de aplicación determine al efecto.

2.2. Los Trenes Agrícolas de Múltiples Componentes o cuya Unidad Tractora no se encuentra definida en el punto 2.1, sólo podrán circular exclusivamente durante las horas de luz solar en rutas o autovías pavimentadas. Desde la hora "sol sale" hasta la hora "sol se pone", publicada en el diario local y/o en el Servicio de Hidrografía Naval.

2.2.1. El Tren Agrícola de Múltiples Componentes en horarios diurnos deberá utilizar caminos terciarios, auxiliares y colectoras, cuando estos estén en condiciones de circular, con preferencia a los pavimentados.

2.2.2 El Tren Agrícola de Múltiples Componentes, en horarios nocturnos, sólo podrá utilizar caminos terciarios, auxiliares y colectoras, cuando estos estén en condiciones de circular. Deberá ir acompañado por un vehículo guía a una distancia de CINCUENTA METROS (50,00 m), el cual deberá ser un automóvil o camioneta que circulará portando una baliza amarilla intermitente en su techo preferentemente de led, y las balizas reglamentarias del vehículo permanentemente encendidas, así como los mecanismos de iluminación de cada uno de los componentes del Tren Agrícola que la autoridad de aplicación determine al efecto.

2.2.3 La cartelería retrorreflectiva con triángulos anaranjado y rojo y el círculo con fondo blanco y la velocidad a la que circula se sumarán al de "PRECAUCIÓN DE SOBREPASO" con los detalles de las dimensiones. En caso

de circulación nocturna la cartelería deberá contar con iluminación dirigida.

2.2.4 El Tren Agrícola deberá circular por el extremo derecho de la calzada, próximo a la banquina, de modo de no ocupar la circulación el carril opuesto, salvo en aquellos casos donde la estructura vial no lo permita, debiendo detenerse periódicamente para permitir el adelantamiento de los vehículos que se hayan acumulado detrás y/o adoptar las medidas de seguridad que el ente vial competente disponga.

2.2.5 El Tren Agrícola debe mantener una distancia no inferior a DOSCIENTOS METROS (200 m) con el vehículo o formación precedente.

2.2.6. Para la circulación deberán ser desmontadas todas las partes removibles de la maquinaria, de manera de disminuir a un mínimo posible el riesgo para la circulación, reduciendo el ancho de la maquinaria, salvo que la circulación con la misma no exceda las dimensiones máximas permitidas. En el caso de maquinaria transportada sobre carretón agrícola, la misma debe estibarse de manera que se minimice ancho y reduzcan roturas o riesgos viales.

2.2.7. Las unidades tractoras de tipo utilitario, camioneta pick-up, colectivo casilla, casa rodante autopropulsada, camión monotolva o camión chasis sólo pueden ser unidades tractoras de un tren agrícola siempre que cuenten con capacidad de arrastre suficiente, según corresponda a su configuración.

2.3. Está prohibido:

2.3.1. Circular durante oscurecimiento por tormenta, cuando llueva, haya neblina o niebla, nieve, humo, granizo o cualquier otro fenómeno que pudiera entorpecer la visibilidad.

2.3.2. *Estacionar sobre la calzada, sobre la banquina o en aquellos lugares de riesgo donde se dificulte o se impida la visibilidad a otros conductores, en caso de fuerza mayor o desperfecto deberá instalar la pertinente señalización.*

2.3.3. *Circular por el centro de la calzada, salvo en los caminos auxiliares.*

2.3.4. *Efectuar sobrepasos para el caso de tren agrícola, salvo casos de obstrucción.*

2.3.5. *Circular por autopistas y/o autovías en el caso del Tren Agrícola o de la Maquinaria Agrícola Autopropulsada.*

2.3.6. *Para el caso del tren agrícola ingresar en zona urbana, salvo vías destinadas específicamente para ello.*

2.3.7. *Ocupar la calzada opuesta con la carga completa, salvo en caminos angostos, con la pertinente señalización.*

2.3.8. *Acoplar cualquier tipo de maquinaria agrícola detrás del carretón agrícola.*

2.4. *Circulación con vehículo guía para maquinaria con exceso de dimensiones:*

2.4.1. *En los casos en que se deba invadir la calzada opuesta, el vehículo guía deberá actuar controlando el tránsito de manera de alertar a los conductores que circulan por allí de la presencia del carretón agrícola.*

2.4.2. *La unidad tractora camión y su guía no podrán formar parte de trenes agrícolas, ni serán considerados como tales, debiendo circular separados a QUINIENTOS METROS (500 m) de distancia de otros vehículos*

especiales o maquinaria agrícola. Por cada formación con exceso de dimensiones se requerirá un vehículo guía.

2.5. Libre circulación. El carretón agrícola podrá circular libremente vacío o cargado con las siguientes medidas: VEINTIDÓS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m) de largo con la rampa trasera del carretón plegada (vertical), DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m) de ancho máximo y CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m) de altura, con la rampa posterior plegada y peso conforme la normativa vigente.

3.- Dimensiones. El tipo de unidades que conforman un tren agrícola o aquellas que son transportadas sobre carretón podrán establecerse por vía reglamentaria y combinarse de manera indistinta, siempre que se cumpla con lo dispuesto en el presente régimen y que sus dimensiones totales no excedan de las siguientes medidas:

3.1. Largo:

3.1.1. Tren Agrícola: hasta VEINTICINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (25,50m).

3.1.2. Carretón agrícola: El carretón agrícola vacío o cargado podrá medir hasta VEINTICINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (25,50 m), con la rampa trasera del carretón plegada (vertical). Las cargas transportadas no producirán salientes traseras más allá del paragolpe desplegado y deberá estibarse en el sentido que produzca el exceso menor en su ancho.

3.2. Alto:

3.2.1. Maquinaria Agrícola Autopropulsada y Tren Agrícola: hasta CUATRO METROS CON VEINTE CENTÍMETROS (4,20 m).

3.2.2. *Maquinaria Agrícola transportada sobre Carretón Agrícola: hasta CUATRO METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (4,60 m), siempre que en el itinerario no existan puentes, pórticos o cualquier obstáculo que impida la circulación 'por el borde derecho del camino'.*

3.3. *Ancho:*

3.3.1. *Maquinaria Agrícola Autopropulsada y del tren agrícola: hasta TRES METROS CON NOVENTA CENTÍMETROS (3,90 m), siempre y cuando no invada el carril de circulación opuesto, debiendo circular con un vehículo guía, provisto de baliza eléctrica y dos banderas, cumpliendo las mismas condiciones que las establecidas en el punto 6: 'Señalamiento', del presente Anexo, así como para la maquinaria agrícola autopropulsada y/o tren agrícola.*

3.3.2. *Carretón agrícola: hasta DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m).*

3.3.3. *Maquinaria agrícola transportada sobre carretón agrícola, la misma no podrá sobresalir, en ambos laterales, más de un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) en total la trocha del carretón, conforme las disposiciones del Apartado 7 del presente Anexo.*

3.4 *La maquinaria agrícola autopropulsada y/o tren agrícola que invada el carril de circulación opuesto y la comprendida entre TRES METROS CON NOVENTA (3,90 m) y CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de ancho deberá ser transportada en carretón agrícola. La maquinaria que supere los CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de ancho, será considerada como una carga de dimensiones excepcionales y deberá cumplir para su traslado con las normas de la autoridad vial jurisdiccional.*

3.5 El peso máximo permitido de cada unidad transportada que compone la Formación Agrícola, se rige por lo dispuesto en el Anexo R del presente régimen y lo que se determine por vía reglamentaria.

4.- Requisitos para el transporte y traslado:

4.1 Tren agrícola:

4.1.1. La unidad tractora agrícola deberá tener freno capaz de hacer detener el tren agrícola a una distancia no superior a TREINTA METROS (30,00 m).

4.1.2. La unidad tractora agrícola deberá tener una fuerza de arrastre suficiente para desarrollar una velocidad mínima de VEINTE KILÓMETROS POR HORA (20 km/h) y una máxima de SESENTA KILÓMETROS POR HORA (60 km/h).

4.1.3. La unidad tractora agrícola debe poseer DOS (2) espejos retrovisores planos, uno de cada lado, que le permitan la visión completa hacia atrás y de todo el tren agrícola.

4.1.4. El último equipo arrastrado del tren agrícola debe contar con los paragolpes reglamentarios, pero no necesariamente los tramos intermedios.

4.1.5. Cuando el acoplado sea un elevador de cereales, debe colocarse un batán o un acoplado portaherramientas debajo del elevador que cumpla la función de paragolpes. En este caso, el cartel de señalamiento, se colocará en el último equipo arrastrado del tren agrícola.

4.1.6. Los componentes del tren agrícola deben poseer neumáticos reglamentarios. Aquellos que no los posean o representen un riesgo a la seguridad vial se transportarán en carretón o tráiler.

4.1.7. *El tren agrícola puede poseer, como máximo, DOS (2) enganches y los mismos debe ser rígidos y con cadenas de seguridad en prevención de cualquier desacople.*

4.1.8. *La unidad tractora agrícola debe poseer luces reglamentarias, sin perjuicio de la prohibición de circular durante la noche.*

4.1.9. *Para la circulación deben ser desmontadas todas las partes fácilmente removibles, o que constituyan un riesgo para la circulación, tales como plataformas de corte, ruedas externas si tuviese duales, escalerillas etc., de manera de disminuir en lo posible el ancho de la maquinaria y mejorar la seguridad vial.*

4.2. *Maquinaria agrícola autopropulsada. La maquinaria agrícola que se traslade por sus propios medios sin arrastrar otros equipos tendrá una velocidad máxima de circulación de TREINTA Y CINCO KILÓMETROS POR HORA (35 km/h), salvo en el caso de los equipos pulverizadores, cuya velocidad máxima permitida será de SESENTA KILÓMETROS POR HORA (60 km/h).*

5.- *Requisitos para transporte de maquinaria agrícola en carretón agrícola:*

5.1 *'Unidades de Trabajo Agrícola': El carretón agrícola definido en este Anexo LL podrá transportar por cada traslado o viaje, la maquinaria agrícola, sus combinaciones y cantidades, de acuerdo lo establezca la SUBSECRETARÍA DE AGRICULTURA del Ministerio de Agroindustria, y según la normativa que instruya la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD para su transporte.*

5.2 *La unidad tractora camión deberá tener una fuerza de arrastre suficiente para desarrollar una velocidad mínima de CINCUENTA KILÓMETROS POR HORA (50 km/h) y una máxima de OCHENTA*

KILÓMETROS POR HORA (80 km/h) para circular, y cumplir con los requisitos de relación potencia - peso que se establezcan.

5.3 La maquinaria deberá ser anclada al carretón de manera de garantizar tanto su inmovilidad durante el transporte como su estabilidad al vuelco del vehículo y su carga.

5.4 El peso máximo del equipo cargado no deberá superar los pesos máximos permitidos en el ANEXO R del presente régimen.

5.5. Para el uso de la rampa trasera del carretón en forma segura, la misma deberá contar el mecanismo de traba y de seguridad complementario en correcto estado de funcionamiento, conforme sus características de fabricación homologadas por la autoridad competente y verificada por la Revisión Técnica Obligatoria del Carretón Agrícola, de manera de asegurar las cargas transportadas.

5.6. El paragolpes del carretón deberá ser de tipo telescópico y encontrarse en perfecto estado de funcionamiento, de manera de adaptarse al largo que presente la rampa trasera desplegada (horizontal o inclinada), conforme sus características de fabricación homologadas por la autoridad competente y verificada por la Revisión Técnica Obligatoria del Carretón Agrícola.

5.7. La suma de los largos de las cargas (Unidad de Trabajo Agrícola) que se transportan en el carretón agrícola será inferior o igual al largo total del carretón agrícola con la rampa trasera desplegada (horizontal o inclinada) entre paragolpe delantero de la unidad tractora camión y paragolpe del carretón agrícola, es decir, un máximo de VEINTICINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (25,50 m). Sobre el pecho del carretón agrícola pueden transportarse cargas, siempre y cuando por las características estructurales de fabricación sea admisible y su carga no produzca exceso

de peso sobre el eje, ni tampoco genere exceso de dimensiones, hasta CUATRO METROS CON DIEZ CENTÍMETROS (4,10 m) de altura y hasta DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m) de ancho; en este caso los VEINTICINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (25,50 m) de largo máximo de la carga se medirán incluyendo también a aquella que se transporta sobre el pecho del carretón agrícola.

5.8. El transporte en carretón agrícola incluirá la posibilidad de transportar rollos y/o mega fardos de pasto y/o alfalfa, a fin de evitar los viajes en vacío, siempre que los mismos no excedan el ancho del carretón, no admitiéndose salientes de la carga y siempre que los rollos y/o megafardos se transporten apoyados dentro del equipo, con la carga debidamente acondicionada y retenida mediante eslingas normalizadas para tal fin, conforme se establezca. La zona afectada a este tipo de carga no podrá superar los QUINCE CON CINCUENTA METROS (15,50 m) de longitud.

5.9. La Maquinaria Agrícola Autopropulsada, que cuente con un ancho máximo superior a TRES METROS CON NOVENTA (3.90 m) y hasta CUATRO METROS CON VEINTE CENTÍMETROS (4,20 m), podrá circular como única unidad, exclusivamente arriba de un carretón-acoplado agrícola de DOS METROS CON OCHENTA (2,80 m) de ancho.

6. Señalamiento:

6.1. La unidad tractora debe contar, además de las luces reglamentarias, con UNA (1) baliza intermitente, de color amarillo ámbar, visible desde atrás y desde adelante, preferentemente en el techo y de luces LED. Esta podrá reemplazarse por una baliza delantera y otra trasera preferentemente de led cuando desde un punto no cumpla la condición de ser visible desde ambas partes.

6.2. En el caso de tren agrícola o maquinaria agrícola autopropulsada deberá colocarse CUATRO (4) banderas, de tela aprobada por normas IRAM, en los laterales del tren o del carretón, de manera tal que sean visibles desde atrás y desde adelante, en perfecto estado de conservación, de CINCO CENTIMETROS (5 cm) por SIETE CENTIMETROS (7 cm) como mínimo, a rayas oblicuas de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho, de color rojo y blanco.

6.3. En la parte posterior del último acoplado debe colocarse un cartel de como mínimo DOS METROS (2,00 m) de ancho por UN METRO (1,00 m) de alto, correctamente sujeto, para mantener su posición perpendicular al sentido de marcha en todo momento. El mismo, deberá estar confeccionado sobre un cartel de lona resistente, en material reflectivo, con franjas oblicuas, a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°), de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho de color rojo y blanco. Deberá estar en perfecto estado de conservación, y correctamente instalado para que desde atrás sea visible por el resto de los usuarios de la vía. En el centro del cartel, sobre fondo blanco y con letras negras de como mínimo QUINCE CENTÍMETROS (15 cm) de altura, deberá contener la siguiente leyenda:

PRECAUCIÓN DE SOBREPASO.

ANCHO: m. LARGO: m.

(Incluyendo las medidas respectivas)

El nivel de retrorreflexión del material se ajustará como mínimo a los coeficientes de la Norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

Asimismo, se deberá colocar una luz led rotativa de color amarillo ámbar, en señal de "transito lento", junto a un triángulo anaranjado y rojo de uso internacional con el mismo significado.

6.4. *En el caso de los vehículos con dimensiones excepcionales (Vehículo Especial), que son transportados sobre carretón agrícola, deberán instalarse cuatro placas de CUARENTA CENTÍMETROS (40 cm) de ancho por SESENTA CENTÍMETROS (60 cm) de altura en las cuatro salientes de la carga, en material reflectivo con rayas oblicuas blancas y rojas de OCHO CENTÍMETROS (8 cm) de ancho cada una. El señalamiento se complementará con CUATRO (4) balizas intermitentes amarillas y/o luces led, instaladas en concordancia con los CUATRO (4) extremos salientes.*

En la parte posterior del carretón agrícola deberá colocarse un cartel reflectivo de como mínimo DOS METROS (2,00 m) de ancho por UN METRO (1,00 m) de alto, borde rayado con franjas rojas y blancas oblicuas y letras negras, de como mínimo QUINCE CENTÍMETROS (15 cm) de altura, conteniendo la leyenda:

PRECAUCIÓN AL SOBREPASO:

ANCHO m. LARGO m.

(Incluyendo las medidas respectivas)

El nivel de retrorreflexión del cartel rígido se ajustará como mínimo a los coeficientes de la norma en IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

6.5. *Exclusivamente en aquellos casos en que la Ruta posea un ancho inferior a SIETE METROS (7,00 m) y/o los estudios de ocupación de calzada llevados a cabo por la Dirección Nacional de Vialidad así lo determinen, la unidad tractora agrícola y/o tren agrícola deberá circular acompañado, por delante, por un vehículo guía a una distancia de CINCUENTA METROS (50,00 m). Dicho vehículo guía deberá ser un automóvil o camioneta que circulará portando una baliza amarilla intermitente en su techo preferentemente de led, y las balizas reglamentarias del vehículo permanentemente encendidas. En los cuatro extremos de la formación,*

conformada por una unidad tractora (camión y/o agrícola) y equipos arrastrados o remolcados, deberán instalarse banderas de CINCUENTA CENTÍMETROS (50 cm) POR SETENTA CENTÍMETROS (70 cm) como mínimo, a rayas oblicuas rojas y blancas de DIEZ CENTÍMETROS (10 cm) de ancho.

7.- No habrá obligación de tramitar permisos para la circulación de Maquinaria Autopropulsada, Trenes Agrícolas y para el transporte de maquinaria agrícola sobre carretón.

Artículo 4°: Deróguese toda norma que se oponga a lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 5°: Invítese a las Provincias a adherir a la presente ley según sus competencias.

Artículo 6: Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

M. Mercedes Llano, Diputada Nacional

FUNDAMENTOS

1. Objetivos y Contexto de la Iniciativa

El presente proyecto de ley tiene como propósito fundamental la creación de la categoría específica de **"maquinaria agrícola"** dentro de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449. Es imperativo reconocer que estos equipos no constituyen una "maquinaria especial" aislada, sino que son herramientas de uso común y masivo en el interior agroindustrial de la Argentina, contando en muchos casos con estándares de seguridad superiores a los vehículos de tránsito convencional.

La iniciativa busca actualizar la normativa vigente para adecuarla a las necesidades actuales del sector, eliminando regulaciones burocráticas y permisos que entorpecen la ejecución de tareas productivas sin aportar beneficios reales a la seguridad vial. Al contrario, estas restricciones penalizan la productividad y restan competitividad al sistema agropecuario nacional.

2. Desburocratización y Responsabilidad Civil

La obligatoriedad de tramitar permisos de circulación, establecida por normativas como el Decreto 79/1998, se ha convertido en un obstáculo innecesario. Estos trámites exigen detalles de recorridos y renovaciones semestrales que son autorizados por personal que frecuentemente desconoce las situaciones reales de circulación y que el Estado no tiene capacidad efectiva de controlar.

Más que una medida de seguridad, este sistema funciona como un mecanismo meramente recaudatorio que incrementa los costos transaccionales. La realidad demuestra que ningún productor o contratista desea verse involucrado en un accidente que ponga en riesgo la sostenibilidad de su empresa; por ello, las medidas de seguridad se implementan por responsabilidad propia y conveniencia operativa. Bajo este espíritu, **el proyecto se apoya en los seguros de responsabilidad civil obligatorios,**

propiciando que las partes interesadas aseguren la cobertura de sus responsabilidades de manera privada y eficiente.

3. Flexibilidad Operativa y Avances Tecnológicos

La actividad agrícola moderna es altamente dinámica y depende de factores climáticos. Actualmente, la mayoría de la maquinaria es operada por contratistas que requieren flexibilidad horaria. Un ejemplo crítico es el de las pulverizadoras autopropulsadas, que durante el verano encuentran las condiciones atmosféricas adecuadas (temperatura y humedad) mayoritariamente durante las horas nocturnas.

Asimismo, la logística de insumos mediante camionetas y camiones chasis requiere agilidad para anticipar tareas productivas. **Este proyecto permite ampliar las posibilidades de circulación tanto de día como de noche bajo requisitos claros de señalización.** Debemos considerar que, desde la promulgación de la Ley 24.449 en 1994, la tecnología lumínica y de señalización (como el sistema LED y materiales retrorreflectivos modernos) ha evolucionado significativamente, permitiendo una circulación mucho más segura que en décadas pasadas.

4. Justificación Técnica y Logística

Argentina es un país agroindustrial exportador neto y el fortalecimiento de este sector redundará directamente en el ingreso de divisas y beneficio fiscal. La maquinaria agrícola está en continua evolución, aumentando su tamaño y tecnología para ganar eficiencia. Sin embargo, la redacción actual del **Anexo LL del Decreto Reglamentario N° 779/1995 de la ley nacional de tránsito no responde a estas necesidades y genera confusión sobre las unidades tractoras permitidas**, como las camionetas pick-up.

En términos de costos logísticos, es vital permitir que los transportistas optimicen sus viajes utilizando la totalidad del espacio en el carretón agrícola (Unidad de Trabajo Agrícola), con un largo máximo de 25,50 metros. Además, dado que las contrataciones de carretones suelen efectuarse por recorridos mínimos de 200 km, se dificulta el traslado de maquinaria de grandes dimensiones en tramos cortos; por ello, resulta

oportuno equiparar el ancho máximo permitido para la maquinaria autopropulsada en 3,90 metros.

5. Seguridad Vial y Siniestralidad

Las estadísticas indican que la tasa de siniestralidad de la maquinaria agrícola es muy baja. No obstante, para mejorar aún más la seguridad, este proyecto propone:

1. La implementación de iluminación reglamentaria LED y cartelería retrorreflectiva visible en 360°.
2. La exigencia de una luz LED rotativa amarillo ámbar y el triángulo de "tránsito lento" de uso internacional.
3. Requisitos de espejos retrovisores planos que permitan la visión completa de todo el tren agrícola.
4. La obligatoriedad de personal idóneo para la operación de los equipos.

6. Análisis Comparativo e Internacional: El Modelo de Texas

Esta reforma adopta una lógica similar a la legislación de Texas, Estados Unidos, un referente en la actividad agropecuaria. En dicha jurisdicción:

- No se requiere una licencia especial para conducir equipos agrícolas, aunque se deben obedecer todas las leyes de tránsito
- Se prioriza el uso de emblemas SMV (triángulo rojo y naranja brillante) para vehículos que viajen a menos de 40 km/h (25 mph).
- Se enfatiza el uso de cadenas de seguridad para evitar desprendimientos de equipos remolcados.
- Se reconoce que la visibilidad y el uso de vehículos escolta son factores más determinantes para la seguridad que la restricción horaria administrativa.

7. Conclusión

La multiplicidad de permisos nacionales y provinciales actuales —que varían desde sistemas online hasta trámites presenciales en papel— solo entorpece la circulación sin

un motivo sustentado en la seguridad vial. Es imperativo eliminar esta burocracia inútil y costosa para devolverle al sector agropecuario la agilidad que los tiempos modernos exigen.

Por todo ello, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.