

Senado de la Nación
Secretaría Parlamentaria
Dirección General de Publicaciones

(S-2406/16)

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1º.-Incorpórese como inciso p) del artículo 30 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias; el siguiente texto:

"p) un rodamiento con cubierta neumática de auxilio, de conformidad con los incisos 4 y 5 del artículo 29 de la presente ley, idéntica que las del resto del vehículo"

Artículo 2º.- La Autoridad de Aplicación dispondrá la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, la cual no podrá ser posterior al 31 de diciembre del año 2020.

Artículo 3º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Silvina M. García Larraburu.- Julio C. Catalán Magni.-

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

La evolución de la industria automotriz, conforme pasan los años, ha ido progresando en la performance de los vehículos. Sus diseños, el confort, la tecnología y lo más importante, el nivel de seguridad, son avances que proceden, en general, de otros mercados, la mayoría más exigentes que el nuestro.

Pero no todo lo que es eficiente y posible en otros países (principalmente en los europeos) puede ser igual de práctico para los vehículos que circulan en nuestras calles.

Las ruedas de auxilio temporales, son un claro ejemplo de esto. Este tipo de neumáticos funciona para otros países donde las distancias son mucho más cortas y, además, cuentan con servicios de asistencia las 24 horas que pueden llevar una rueda titular a cualquier parte del continente, en cuestión de minutos.

Por el contrario, la realidad en nuestro país es otra, siendo las distancias mucho más extensas, y en muchos casos improbable o más

difícil al menos, reemplazar un neumático de las mismas características.

Los neumáticos temporales de repuesto son muy delgados y sólo para un uso de tiempo determinado: de ahí que se denominan “temporales”.

Esto es así, porque se deterioran muy rápidamente, y por ello, deben ser sustituidos por el neumático original lo más rápido que se pueda, principalmente si se circula por ruta.

Los fabricantes aconsejan no realizar con ellos más de 200 kilómetros de distancia, ya que de superarla no se podría garantizar la seguridad de los pasajeros.

Respecto a lo señalado, es válido destacar que al ser más delgada, la rueda tiene menos agarre, de modo que el coche pierde adherencia, principalmente en curvas. Además está decir que la inseguridad aumenta si el asfalto está mojado o sucio.

Las frenadas se ven comprometidas por la menor superficie de contacto (más si la rueda delgada se coloca en el tren delantero).

Es normal que en un coche que está equipado con control de estabilidad y tracción, que cada vez son más, los testigos lumínicos que indican una anomalía de dichos sistemas se enciendan en el tablero. Esto sucede porque hay una rueda girando a diferente velocidad: los sensores creen que el coche va derrapando.

El presente proyecto pretende contribuir principalmente con las condiciones de seguridad de los vehículos, teniendo en cuenta los sistemas de asistencias locales y la larga extensión territorial de nuestro país.

En ese sentido este proyecto de ley introduce como inciso “p” del artículo 30 de la Ley Nacional de Tránsito (Ley 24.449) la obligatoriedad de proveer una rueda de auxilio idéntica a las del resto del vehículo en los rodados 0 Km. De esta manera se busca adaptar las mejores condiciones de seguridad a nuestra realidad.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares la aprobación de este proyecto de ley.

Silvina M. García Larraburu.- Julio C. Catalán Magni.-