

1909 – 20 de septiembre - 2009

ARTÍCULO 1º - Sustitúyanse los Art. 5º y 17 de la Ley 2873, modificados por las leyes 17.883 y 18.374, respectivamente, por los siguientes:

Art.5º - Son deberes de toda empresa o dirección de ferrocarril desde que se abre la línea al servicio público:

1. Mantener siempre la vía férrea en buen estado de modo que pueda ser recorrida sin peligro por los trenes y cuidar, por consiguiente, de la inmediata reparación de todos los deterioros que sufriese y de la remoción de todos los obstáculos que impidieren el uso regular de la vía, debiendo entenderse la misma prescripción respecto de los almacenes, depósitos y demás accesorios;
2. Conservar en buen estado el tren rodante, que será de calidad y cantidad suficiente para suplir a las necesidades del ferrocarril, en relación con la actividad ordinaria de las comunicaciones entre los diversos pueblos que ligare, debiendo sujetarse en cuanto a la construcción de la vía y tren rodante a los tipos establecidos en los respectivos reglamentos por el Poder Ejecutivo nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
3. Establecer los propios medios de comunicación y mantenerlos en toda la extensión del ferrocarril, para el servicio del mismo;
4. Mantener las estaciones iluminadas mientras sea necesario;
5. En los pasos a nivel donde hubieran barreras de accionamiento manual proveer el personal para su guardia;
6. Asegurar la vigilancia y oportuna maniobra de las agujas, en los cambios y cruzamientos de vía;
7. Cerrar la zona de vía en los lugares y en la extensión que se determine por el Poder Ejecutivo Nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
8. Proveer juntamente con el organismo vial o comuna jurisdiccionalmente responsable de cada cruce ferroviario a nivel, el señalamiento que corresponda en función de las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional para este efecto, o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
9. Realizar los trabajos necesarios en los cruces ferroviarios, en coordinación con los organismos viales o comunas jurisdiccionalmente responsables, conforme a las normas que dicte el Poder ejecutivo nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
10. Construir las alcantarillas y obras necesarias para dejar libres el desagüe de los terrenos linderos.

Los gastos que se originen con motivo de la construcción o instalación, conservación, mantenimiento y renovación de cercos o alambradas divisorias de la zona de vía con predios particulares a los fines determinados en el inc.7, estarán a cargo de la empresa o dirección de ferrocarril y del propietario lindero, por partes iguales, cuando se cerrase la propiedad de este último.

En ningún caso le será dable a dichos propietarios exonerarse de la contribución que se establece en el presente artículo haciendo uso de la atribución de abandono que prevén los arts. 2723 y 2727 del Código Civil.

1909 – 20 de septiembre - 2009

Quedará a cargo exclusivo de la empresa o dirección de ferrocarril, o del lindero, según corresponda, el restablecimiento a su estado normal y soportar los daños que sufiere en sus bienes, cuando la destrucción o los deterioros de los muros o alambradas divisorias, provengan de hecho propio o de las personas de que se sirvan, de las cosas o animales de su pertenencia o de quienes hubieran contratado con ellos.

Art.17 - Las empresas o direcciones de ferrocarril no podrán oponerse a que sus vías sean cruzadas por caminos o calles públicas, siempre que se cumplan las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional para ese efecto, o el organismo en el que el mismo delegue esta facultad, aplicándose el mismo criterio cuando una nueva vía férrea cruce caminos existentes. Tampoco podrán oponerse a la construcción de canales o cauces artificiales de agua que atraviesen las vías, siempre que las obras que se hicieren con ese motivo no perjudiquen la solidez de la vía ni interrumpan de manera alguna el servicio regular de trenes. Los gastos que ocasionare la habilitación o existencia de tales servidumbres serán obligados a las partes intervinientes, de acuerdo a lo que disponga el decreto reglamentario.

ARTICULO 2º - Comuníquese, etc.

DECRETO N° 747 DEL 21 DE JUNIO DE 1988

Reglamentación de los Art.5º, inc.8 y 9 de la ley 2873, texto según ley 22.647.

ARTICULO 1º - A los efectos de este decreto, se entenderá por:

- **Ferrocarriles Nacionales:** Los así definidos en el art.3º de la ley 2873.

- **Entidad vial:** Todo organismo nacional, provincial o municipal de la Administración pública centralizada o descentralizada, empresa del Estado, sociedad del Estado o entidad autárquica, que tenga a su cargo la construcción, mantenimiento y señalización en los caminos o calles públicas de la República Argentina, conforme las respectivas jurisdicciones y competencias.

- **Entidad hidráulica:** Todo organismo nacional, provincial o municipal de la Administración pública centralizada o descentralizada, empresa del estado, sociedad del Estado o entidad autárquica, que tenga a su cargo la construcción y mantenimiento de los canales de aguas de la República Argentina, conforme las respectivas jurisdicciones y competencias.

- **Normas técnicas:** Las establecidas por la Res. S.E.T.O.P. 7 del 12 de enero de 1981, y las que en el futuro las modifiquen o reemplacen.

- **Cruces ferroviarios:** Son los cruces entre caminos o calles públicas y los ferrocarriles nacionales.

- **Pasos a nivel:** Son los cruces ferroviarios que se construyen a nivel de las vías férreas.

- **Pasos a distinto nivel:** Son los cruces ferroviarios que se construyen de manera tal que el camino o calle pase debajo o sobre las vías férreas.

- **Pasos peatonales:** Son los cruces que permiten únicamente el tránsito de peatones en relación a las vías férreas.

- **Canales de agua:** Son los cruces artificiales que las entidades hidráulicas construyen para conducir las aguas de dominio público.

- **Señalización activa:** Son los medios de señalización vial que indican la aproximación de los trenes y en consecuencia el cierre del cruce ferroviario, para los usuarios de la calle o camino concurrente.

1909 – 20 de septiembre - 2009

- **Señalización pasiva:** Son las señales fijas o marcas en el pavimento, que en los caminos o calles públicas advierten la proximidad de un cruce ferroviario y orientan el criterio del usuario para el tránsito por ellos.

ARTICULO 2º - Están a cargo de los ferrocarriles nacionales, exclusivamente los gastos de:

a) La construcción de los nuevos cruces ferroviarios, incluida su señalización, cuando debiera efectuarse para tender nuevas vías férreas cruzando caminos o calles existentes, en cumplimiento de las normas técnicas.

b) El mantenimiento de las instalaciones destinadas al cerramiento y transitabilidad de los pasos a nivel, ferroviarios y peatonales, tales como: Camas de rieles; guardaguanados; alambrados y demás defensas que limitan el tránsito público. Cuando lo hubiere, el pavimento de la zona que corresponde al ancho limitado por la longitud de los durmientes donde se asientan los rieles.

c) El mantenimiento de las instalaciones propias del ferrocarril o de su uso exclusivo, que existieren en la zona de cruces ferroviarios y peatonales.

d) El mantenimiento, reparación y renovación de los puentes de uso ferroviario exclusivo y el de la parte correspondiente al uso ferroviario si fueran compartidos, que existieren para el cruce bajo nivel de los caminos, calles públicas y cruce de canales de aguas.

e) El mantenimiento, reparación y renovación de los puentes y túneles para pasos peatonales, que no integren conjuntos ferroviarios de cruces a distinto nivel y la construcción de los que para uso ferroviario se necesiten en estaciones.

f) El mantenimiento de las condiciones de visibilidad, que por las normas técnicas correspondieran para los cruces ferroviarios a nivel, en toda el área de la propiedad ferroviaria.

g) La provisión de energía eléctrica, materiales y personal necesarios para la conservación, reparación, renovación y accionamiento, de la señalización activa en los cruces ferroviarios a nivel, incluidos todos los elementos propios del ferrocarril que tuvieran relación con aquella.

h) La construcción de la señalización activa de los cruces ferroviarios existentes, donde las vías del ferrocarril tuvieran calificación de "red metropolitana de pasajeros" o "red troncal especial", dada por las normas técnicas.

i) La adecuación provisoria de la marcha de los trenes (limitaciones de velocidad, supresión de servicios, circulación por vía contraria, personal de guardia, etc.) cuando ello fuera necesario para la construcción o reparación de cruces ferroviarios o de canales de aguas.

j) Las obras necesarias para cerrar provisoria o definitivamente, los cruces ferroviarios o peatonales.

k) Los estudios, relevamientos, trámites e inspecciones que el ferrocarril realizare sobre sus bienes, para conformar proyectos o permitir nuevos cruces ferroviarios peatonales o de canales, y en caso que debieran modificarse los existentes.

ARTICULO 3º - Estarán a cargo de las entidades viales, los costos de:

a) Las obras de construcción de los nuevos cruces ferroviarios y pasos peatonales, cuando un camino o calle pública debiere cruzar vías preexistentes de los ferrocarriles.

b) La instalación de la señalización activa de los nuevos cruces ferroviarios, y de la que correspondiera para los pasos existentes cuando no fuera de aplicación el art.2º, inc.h) de este decreto.

1909 – 20 de septiembre - 2009

-
- c) Las modificaciones provisorias o definitivas que los ferrocarriles debieren realizar en sus instalaciones, para la construcción de cruces ferroviarios o adecuación de los existentes, según las normas técnicas.
 - d) La provisión, mantenimiento y reposición de la señalización pasiva, que por los reglamentos de tránsito y normas técnicas fuera necesaria para información y seguridad en los cruces ferroviarios y peatonales a nivel.
 - e) La conservación del pavimento correspondiente a cruces ferroviarios, en el área donde ello no fuere a cargo del ferrocarril.
 - f) El mantenimiento de las condiciones de visibilidad, que por las normas técnicas fueran necesarias en los cruces ferroviarios a nivel, en toda el área que no corresponda a la propiedad ferroviaria.
 - g) La construcción y conservación de los desagües y otras instalaciones para el servicio del camino o calle en los cruces ferroviarios.
 - h) La conservación y limpieza de la parte correspondiente, por el uso de desagües propios del ferrocarril, cuando de ellos se sirvieran los cruces ferroviarios.
 - i) Las obras de relación entre la señalización activa del cruce ferroviario y la señalización activa que hubiere para regulación del tránsito, en los caminos o calles concurrentes al cruce, así como su conservación y modificaciones.
 - j) La modificación provisorio o definitiva, de instalaciones de terceros, existentes en la propiedad ferroviaria, cuando se construyeran cruces ferroviarios con vías preexistentes, o si debieran modificarse los existentes, de acuerdo con las normas técnicas.
 - k) La conservación, reparación y renovación de los puentes de uso vial correspondientes a cruces ferroviarios en alto nivel, incluidos sus calzadas, veredas, desagües, e instalaciones de servicio.

ARTICULO 4º - Estarán a cargo de las entidades hidráulicas, los costos de:

- a) Las obras de construcción de los cruces para canales de agua, donde las vías férreas fueren preexistentes.
- b) Las modificaciones, provisorias o definitivas, que el ferrocarril debiere realizar en sus instalaciones para el cruce de canales de aguas, donde las vías férreas fueren preexistentes.
- c) La conservación y limpieza de los canales de aguas que cruzan al ferrocarril y la ejecución de todas las obras que en ellos fueren necesarias para evitar daños a las instalaciones ferroviarias.
- d) La modificación provisorio o definitiva de instalaciones de terceros existentes en la propiedad ferroviaria, cuando se construyeran canales de aguas que crucen vías férreas preexistentes.

ARTICULO 5º - Cuando de acuerdo a las normas técnicas deban construirse nuevos cruces ferroviarios a distinto nivel con vías férreas preexistentes, además de las obligaciones previstas en el art.2º del presente decreto, los Ferrocarriles Nacionales participarán en el costo de las obras en función de las economías de inversión o explotación, que a juicio de los mismos provinieran de las clausuras de pasos a nivel que se efectuaren como consecuencia de la obra, u otras razones concurrentes.

Asimismo, en el caso que las normas técnicas admitan la construcción o subsistencia de cruces ferroviarios a nivel, pero se conviniera construir cruces a distinto nivel, los Ferrocarriles Nacionales podrán participar en el costo de estas obras según resulte de las economías de inversión o explotación que a su juicio les produzca la mejor solución de cruce.

1909 – 20 de septiembre - 2009

ARTICULO 6º - Cuando se construyeran pasos peatonales en distinto nivel con vías preexistentes, fuera del área de las estaciones ferroviarias, los Ferrocarriles Nacionales participarán en el costo de las obras en función de las economías de inversión o de explotación, que a juicio de los mismos provinieran de la clausura de pasos peatonales a nivel que se efectúen como consecuencia de la obra o de mejores condiciones de explotación, además de las obligaciones previstas en el art.2º de este decreto.

ARTICULO 7º - Cuando, según las normas técnicas, los Ferrocarriles Nacionales sean los encargados de realizar las obras a lo que se refiere lo enunciado en el art.3º del presente decreto, dichos ferrocarriles las ejecutarán a cuenta y cargo de la entidad vial, celebrando entre ellos los convenios para fijar la correspondiente prelación y la forma en que se efectuarán los pagos. Cuando existieren razones de urgencia para la ejecución de las obras, debido el riesgo que la falta implicare para la circulación de trenes, si la entidad vial demorare su acuerdo el ferrocarril podrá realizarlas sin convenio previo, efectuando la debida comunicación fehaciente explicando las razones. En tal caso la entidad vial también tendrá a su cargo los gastos financieros y ajustes económicos correspondientes a las obras que se ejecutaren.

ARTICULO 8º - Deróganse los decretos 7029 y 903 de fechas 14 de agosto de 1961 y 23 de septiembre de 1974, respectivamente.

ARTICULO 9º - Comuníquese, etc. Alfonsín – Terragno

RESOLUCION SETOP N° 7 DEL 12 DE ENERO DE 1981

VISTO el Expediente ME.SETOP N° 361/79 del registro de esta Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas, las disposiciones del Decreto N° 903 de fecha 23 de setiembre de 1974, reglamentario del artículo 17 de la Ley N° 2873, modificado por la Ley N° 18.374, y lo actuado por el Grupo de Trabajo para el Estudio de los Cruces entre Caminos y Vías Férreas, integrado por organismos viales, Ferrocarriles Argentinos y la Subsecretaría de Transporte, según consta de fs. 101 a 221; y

CONSIDERANDO:

Que de acuerdo con la política establecida es necesario instrumentar en forma integral la solución de los cruces entre caminos y vías férreas, tanto en los aspectos técnicos como en los económicos y legales.

Que a tal fin se propone, en una primera etapa, la aprobación de las normas que exige el Decreto N° 903/74, en virtud de las cuales los organismos intervinientes dispondrán de las especificaciones necesarias para determinar el tipo de solución a adoptar compatible con el grado de riesgo de cada cruce, como así también las condiciones para su construcción y las distintas alternativas de señalización. Asimismo, quedarán fijados los procedimientos para la gestión, registros, relevamientos e inspección, y establecidos los criterios para efectuar la regularización del señalamiento en los cruces existentes.

Que sin perjuicio de la aprobación de las normas citadas, conviene disponer lo conducente al estudio de la actualización de las leyes que rigen los cruces entre caminos y vías férreas y las modificaciones concordantes del Decreto N° 903/74;

Por ello,

EL SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

RESUELVE:

ARTICULO 1º - Apruébanse las NORMAS PARA CRUCES ENTRE CAMINOS Y VIAS FERREAS a que se refiere el Decreto N° 903 del 23 de setiembre de 1974 en sus artículos 4º, 5º y 8º que, como anexo, forman parte de la presente resolución.

1909 – 20 de septiembre - 2009

ARTICULO 2º - El Grupo de Trabajo que elaboró las Normas aprobadas por el artículo 1º continuará constituido como tal para el estudio de la actualización de las leyes que rigen los cruces entre caminos y vías férreas y las modificaciones concordantes que se estimen necesarias al Decreto N° 903/74, debiendo a su término elevar las propuestas correspondientes.

ARTICULO 3º - Regístrese, comuníquese y archívese.

Ing. Federico Camba

RESOLUCION S.T. N° 375

VISTO el Expediente N° 44.147/98 del Registro de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE dependiente de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y

CONSIDERANDO:

Que el punto 8.2.15 de las "Normas para los cruces entre caminos y vías férreas" aprobadas mediante Resolución de la ex-SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS N° 7 de fecha 12 de enero de 1981, definidas como normas técnicas válidas por el Artículo 1º del Decreto N° 747 de fecha 21 de junio de 1988, establece que : "Las calzadas de caminos pavimentados que tengan doble sentido de circulación, llevarán un cordón separador de los sentidos opuestos, construido según el Anexo 13.9 y que se extenderá como mínimo hasta SETENTA Y CINCO METROS (75 m.) a cada lado del cruce, contados a partir de la línea de detención de vehículos".

Que el punto 8.6.10 de las citadas normas establece además que : "Donde no pudiera colocarse el cordón separador de sentidos de circulación opuestos, en toda la extensión que se establece en el punto 8.2.15, o si por la disposición de caminos existentes pudiera accederse al paso en giro desde otras calles circulando de contramano, se proveerán brazos de barrera también para el sentido de marcha contrario al establecido como normal".

Que tal exigencia normativa del cierre total del paso, en determinadas y habituales condiciones de contorno, apareció en enero de 1981 cuando la totalidad de las barreras automáticas ya instaladas cerraban únicamente los sentidos normales de circulación vehicular.

Que el cierre total de los pasos a nivel protegidos mediante barreras de accionamiento automático es un tema controvertido a nivel internacional, con ventajas y desventajas (algunas serias), que esta siendo objeto de análisis experimental en países como los ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, y que en nuestro país, especialmente en calles de tránsito vehicular intenso, podría llegar a causar un mal mayor al que se pretende evitar.

Que en cumplimiento de los compromisos contractuales establecidos en las concesiones ferroviarias de los servicios de cargas, la SECRETARIA DE TRANSPORTE conjuntamente con la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, han iniciado los trabajos de modificación de las "Normas para los cruces entre caminos y vías férreas" aprobadas por Resolución de la ex-SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS N° 7/81.

Que en el proyecto de la nueva "Norma para cruces ferroviarios y pasos peatonales" en elaboración, el grupo de profesionales especializados en la materia designado a tal fin ha eliminado la obligatoriedad de agregar brazos cuando no puede colocarse el cordón separador, estableciendo que la condición mínima, necesaria y suficiente de protección sea claramente los brazos para los sentidos normales de circulación, dejando la posibilidad del cierre total para casos excepcionales, con acuerdo entre el ferrocarril y la autoridad vial, bajo un cierto contexto tecnológico y con la autorización de la Autoridad de Aplicación.

Que en caso de adoptar el cierre total del paso, se pondría en duda la seguridad del mismo, ya que se pretende proteger a un infractor impidiéndole el cruce en zig-zag poniendo en peligro al no infractor al

1909 – 20 de septiembre - 2009

cutarle el libre despeje del paso a nivel. A lo dicho anteriormente, debe sumarse la incidencia económica, ya que el costo de una instalación de barreras con TRES/CUATRO (3/4) brazos resulta apreciablemente más onerosa que una con DOS (2) brazos.

Que de continuar el Plan de Regularización cumpliendo estrictamente lo normado en el punto 8.6.10 de la Resolución de la ex-SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS N° 7/81, se crearía una situación para la seguridad de la circulación de consecuencias imprevisibles y a un costo económicamente alto para el ESTADO NACIONAL.

Que el apartado 9.5 de las normas mencionadas faculta al Secretario de Transporte a definir asuntos referidos a pasos a nivel existentes en los que no se lograra acuerdo directo entre el ferrocarril y la autoridad vial.

Que el apartado 9.6 de dichas normas faculta al Secretario de Transporte a conformar acuerdos entre el ferrocarril y la autoridad vial para aplicar transitoriamente soluciones de orden de seguridad menores que los fijados como necesarios en tales normas.

Que ha tomado la intervención que le compete la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

Que el suscripto es competente en virtud de las previsiones contenidas en la planilla anexa al Artículo 2º del Decreto N° 873 de fecha 27 de julio de 1998.

Por ello,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTICULO 1º.- Déjase sin efecto lo exigido en el punto 8.6.10 de las "Normas para los cruces entre caminos y vías férreas" aprobadas mediante Resolución de la ex-SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS N° 7/81, hasta tanto se apruebe la nueva "Norma para cruces ferroviarios y pasos peatonales" cuya elaboración está en curso.

ARTICULO 2º.- Establécese que la exigencia mínima, necesaria y suficiente para el cierre de pasos a nivel protegidos mediante barreras de accionamiento automático son los brazos colocados para impedir los sentidos normales de circulación, dejando la posibilidad del cierre total para casos excepcionales, bajo acuerdo del ferrocarril y de la autoridad vial involucrados, en un determinado contexto tecnológico y con autorización de la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 3º.- Instrúyase a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE para reasignar los fondos surgidos de la diferencia de precios existentes entre la instalación de barreras con TRES/CUATRO (3/4) brazos respecto de una barrera con DOS (2) brazos, asignándolos exclusivamente al Programa de Regularización de Pasos a Nivel dentro del AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, a fin de adelantar los programas de normalización de estos últimos previstos en los respectivos contratos de concesión.

ARTICULO 4º.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial, y archívese.

Armando N. Canosa

DECRETO DEL 12 DE ABRIL DE 1902

Siendo frecuentes los accidentes ferroviarios debido a que por los pasos a nivel particulares, entran animales a las vías y teniendo en cuenta que no es posible evitar dichos pasos, pues su supresión

1909 – 20 de septiembre - 2009

dividiría totalmente grandes propiedades y además en muchos casos las Empresas de Ferrocarriles se ven obligadas a establecerlos por mandatos judiciales, y

CONSIDERANDO:

Que en estas condiciones la única forma de subsanar los inconvenientes que presenta la existencia de aquellos en razón de que la mayoría de los propietarios no se preocupan de mantenerlos cerrados para impedir el acceso de los animales a las vías, es someter su apertura a una reglamentación minuciosa. De acuerdo con la nota precedente de la Dirección General de Vías de Comunicación.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

DECRETA:

ARTICULO 1°.- Para la apertura de nuevos pasos a nivel particulares o clausura de los existentes, deberán previamente las Empresas solicitar la autorización correspondiente de la Dirección General de Vías de Comunicación.

ARTICULO 2°.- Los pasos a nivel particulares deberán estar dotados de Guarda-Ganados y provistos de portones o tranqueras a ambos lados de la vía, con sus respectivos candados.

ARTICULO 3°.- Los propietarios de los pasos a nivel particulares, están obligados a mantener en buen estado sus tranqueras o portones y debidamente cerrados, a excepción solamente del tiempo en que sean utilizados para el paso de las haciendas, etc.

ARTICULO 4°.- En caso de comprobarse que las tranqueras de un paso a nivel particular no son debidamente atendidas por sus propietarios, les será a estos advertidos por las Empresas una primera vez, y en caso de reincidencia las Empresas solicitarán, de la Dirección General de Vías de Comunicación, la autorización para proceder a su clausura inmediata.

ARTICULO 5°.- Será obligación de las Empresas vigilar el cumplimiento de las Presentes disposiciones.

ARTICULO 6°.- En casos de accidentes motivados por descuido en la atención de los pasos a nivel particulares, las Empresas serán directamente responsables de los mismos ante la Dirección General de Vías de Comunicación, independientemente de las acciones que por daños y perjuicios recibidos puedan ellas llevar contra los propietarios ante la autoridad competente.

ARTICULO 7°.- Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA - Emilio Civit

SEÑALIZACIÓN PASIVA EXIGIBLE EN PASOS A NIVEL

SEÑALIZACIÓN PASIVA EXIGIBLE EN PASOS A NIVEL URBANOS

1) SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL (sólo exigible en caminos pavimentados)

a) **Separador de tránsito** (Señal H.14 del Anexo L del Decreto N° 779/95): En principio sólo sería exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención (arts. 21 y 22 Ley N° 24.449), pero podría extenderse la exigencia hasta los 75 metros (art. 8.2.15 de las normas SETOP N° 7/81) si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional. En los casos en que no pudiera colocarse el separador de tránsito en toda la extensión señalada deberá hacérselo en todo el largo posible y, de haber bocacalles, podrá interrumpirse en la longitud necesaria. ([Señal H.14](#)).

1909 – 20 de septiembre - 2009

b) **Línea de detención** (Señal H.4 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a 5 metros del primer riel como mínimo (art. 8.2.16 de las normas SETOP N° 7/81). ([Señal H.4](#))

c) **Cruz de San Andrés horizontal** (Señal H.13 del Anexo L del Decreto. N° 779/95): a no menos de 15 metros del cruce, una por carril ([Señal H.13](#)).

2) SEÑALIZACIÓN VERTICAL

a) **Cruz de San Andrés vertical** (señal P.3 del Anexo L del Decreto N° 779/95): en lo posible a la altura de la línea de detención, a no menos de 5 metros del primer riel y antes de las barreras, si las hay. En el caso de barreras automáticas, podrá estar instalada en el poste soporte de las luces y campana de alarma. ([Señal P.3](#))

b) **Aviso de cruce ferroviario** (Señal P.1 del Anexo L del Decreto N° 779/95): una cuadra antes del cruce, o sea en la última bocacalle anterior, (en cantidad y ubicación tales que el aviso sea visible desde todos los accesos al cruce). En razón de que, conforme al tercer párrafo del artículo 1 del Anexo L del Decreto N° 779/95, "la señalización ya existente que difiere de la aprobada en este reglamento será sustituida por la nueva cuando aquella deba ser renovada por deterioro o vencimiento del período de vida útil" se puede considerar satisfecha la exigencia de la señal de aviso de cruce ferroviario si existe y está en buen estado de conservación la señal denominada P.40 en la antigua reglamentación de tránsito y prevista en las normas SETOP N° 7/81-o la denominada P.41 si se tratara de un cruce con barreras-, ubicada como mínimo 30 metros antes de la Cruz de San Andrés. ([Señal P.1](#)).

c) **Limitación de velocidad** (Señal R.15 del Anexo L del Decreto N° 779/95): en los 30 metros inmediatamente anteriores al cruce se deberá prescribir una velocidad máxima de 30 km/h (art. 8.7.1.1.c de las normas SETOP N° 7/81). Es admisible que el organismo vial prescriba una velocidad menor pero no mayor. (La velocidad de 30 km/h rige en los últimos 30 metros anteriores a la línea de detención; desde ella en adelante, es decir para el cruce ferroviario propiamente dicho, puede regir una velocidad aún menor, que es la velocidad precautoria prevista en el art. 51 inc. e ap. 2 de la Ley N° 24.449 para los cruces sin barreras, aunque la reglamentación no prescribe la colocación de una señal que recuerde al conductor vial dicha velocidad precautoria). ([Señal R.15](#)).

d) **Prohibición de estacionar** (Señal R.8 del Anexo L del Decreto N° 779/95): En principio sólo sería exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención (arts. 21 y 22 Ley N° 24.449), pero podría extenderse la exigencia hasta los 60 metros (art. 8.7.1.1.d de las normas SETOP N° 7/81) si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional. ([Señal R.8](#)).

SEÑALIZACIÓN PASIVA EXIGIBLE EN PASOS A NIVEL RURALES

1) SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL (sólo exigible en caminos pavimentados)

a) **Separador de tránsito** (Señal H.14 del Anexo L del Decreto N° 779/95): En principio sólo sería exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención (arts. 21 y 22 Ley N° 24.449), pero podría extenderse la exigencia hasta los 75 metros (art. 8.2.15 de las normas SETOP N° 7/81) si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional. En los casos en que no pudiera colocarse en toda la extensión señalada deberá hacerse en todo el largo posible y, de haber bocacalles, podrá interrumpirse en la longitud necesaria. ([Señal H.14](#)).

b) **Línea de detención** (Señal H.4 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a 6 metros del primer riel como mínimo (art. 8.2.16 de las normas SETOP N° 7/81) aunque, en vista de las dificultades interpretativas que plantea el Anexo L del Decreto N° 779/95, puede admitirse hasta 5 metros. ([Señal H.4](#)).

c) **Cruz de San Andrés horizontal** (Señal H.13 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a no menos de 120 metros del cruce. ([Señal H.13](#)).

2) SEÑALIZACIÓN VERTICAL

a) **Cruz de San Andrés vertical** (Señal P.3 del Anexo L del Decreto N° 779/95): en lo posible a la altura de la línea de detención, a no menos de 5 metros del primer riel, y antes de las barreras, si las hay. En el caso de barreras automáticas, podrá estar instalada en el poste soporte de las luces y campana de alarma. ([Señal P.3](#)).

b) **Aviso de cruce ferroviario con panel de prevención** (Señal P.1 con señal P.2 del Anexo L del Decreto. N° 779/95): a 100 y 300 metros antes del cruce, en todos los accesos a él. En razón de que, conforme al tercer párrafo del artículo 1 del Anexo L del Decreto N° 779/95, "la señalización ya existente que difiere de la aprobada en este reglamento será sustituida por la nueva cuando aquélla deba ser renovada por deterioro o vencimiento del período de vida útil" se puede considerar satisfecha la exigencia de la señal de aviso de cruce ferroviario si existe y está en buen estado de conservación la señal denominada P.40 en la antigua reglamentación de tránsito y prevista en las normas SETOP N° 7/81-o la denominada P.41 si se tratara de un cruce con barreras -, ubicada a 60 o 120 metros antes de la Cruz de San Andrés para caminos de tierra o pavimentados respectivamente. En principio, la colocación de los avisos de cruce ferroviario en las ubicaciones previstas, que están a más de 50 metros de la línea de detención sólo podría exigirse (arts. 21 y 22 de la Ley N° 24.449) si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional. Sin embargo, la exigencia legal de que se respete la reglamentación nacional en los 50 metros inmediatamente anteriores al cruce debe interpretarse en el sentido de que el conductor vial debe entrar a los 50 metros anteriores al cruce con al menos un aviso previo, por lo que la exigencia mínima indispensable sería que haya al menos un aviso de cruce ferroviario no menos de 50 metros antes del cruce. ([Señal P.1 con señal P.2](#)).

c) **Limitación de velocidad** (Señal R.15 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a 60 metros (30 km/h) (y también a 120 metros (40 km/h) y 300 metros (60 km/h) para caminos pavimentados) antes de la línea de detención (art. 8.7.2., diversos incisos, de las normas SETOP N° 7/81). Es admisible que el organismo vial prescriba velocidades menores pero no mayores que las indicadas. (Las velocidades indicadas rigen en los 60, 120 y 300 metros anteriores a la línea de detención; desde ella en adelante, es decir para el cruce ferroviario propiamente dicho, puede regir una velocidad aún menor, que es la velocidad precautoria prevista en el art.51 inc. e ap. 2 de la Ley N° 24.449 para los cruces sin barreras, aunque la reglamentación no prescribe la colocación de una señal que recuerde al conductor vial dicha velocidad precautoria). En principio sólo sería exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención (arts. 21 y 22 Ley N° 24.449) una limitación de velocidad de 30 km/h, pero podría extenderse la exigencia según el detalle precedentemente indicado si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional. ([Señal R. 15](#)).

d) **Prohibición de estacionar** (Señal R.8 del Anexo L del Decreto N° 779/95): En principio sólo sería exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención (arts. 21 y 22 Ley N° 24.449), pero podría extenderse la exigencia hasta los 80 o 150 metros según se trate de caminos de tierra o pavimentado respectivamente (art. 8.7.2, diversos incisos, de las normas SETOP N° 7/81) si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional.

EXTRACTO DEL ANEXO L DEL DECRETO N° 779/95

CON RELACIÓN A LA CONFORMACIÓN FÍSICA

DEL SEÑALAMIENTO VERTICAL

CAPITULO II - SEÑALAMIENTO VERTICAL

7.Concepto.

a) Conformación física - Revestimiento.

1909 – 20 de septiembre - 2009

... En autopistas, semiautopistas y en los puntos o tramos que por su trazado o características ofrezcan un alto riesgo (curvas, puentes, rotondas, cruces - de trenes, caminos, peatones o escolares -, accesos a vías pavimentadas, presencia de obstáculos, o ante la proximidad de cualquier otro peligro grave para la circulación), las señales deben ser de alta reflectividad. En los mismos casos, también las aéreas, las ubicadas sobre la izquierda de caminos de doble mano sin separador central y, en zona urbana, cuando la iluminación artificial disminuya las condiciones de contraste o visibilidad adecuadas.

... El ente vial debe fiscalizar la correcta visibilidad de las señales, tanto de día y de noche, como bajo condiciones climáticas adversas.

... Cuando las señales requieran materiales de alta reflectividad deberán ajustarse, como mínimo, a los valores determinados en las tablas II y III de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

Las señales en su reverso deben estar pintadas y/o tener elementos retro-reflectivos cuando puedan encandilar al ser iluminadas o deban ser advertidas en la oscuridad, por quienes se acercan por detrás de ellas. El ente responsable, además, puede inscribir su nombre, símbolo y/o código de inventario vial.

...c) Ubicación.

En general se colocan sobre un soporte al costado derecho de la vía (eventualmente al izquierdo), variando la distancia al objeto, a la calzada y su altura, según sea zona urbana o rural. Tendrán una pequeña inclinación, entre 8° y 15° respecto a la perpendicular al eje de calzada (ángulo externo).

También pueden ser aéreas, elevadas sobre la calzada mediante pórticos columnas o cables de acero.

