

El Decreto 27/2018 y sus modificaciones en materia de tránsito y seguridad vial¹

"Todavía algunos técnicos piensan que las víctimas del tránsito pagan su propia imprudencia, o son conductores temerarios; es posible que así sea, pero eso nada cambia.

Imprudencia, desatención, temeridad, etc., las hubo y las habrá, porque no puede pretenderse cambiar la naturaleza humana".

Pascual Palazzo (1890-1980), Ingeniero argentino, 1937

“Esta introducción (se refiere al concepto de seguridad del sistema viario) requiere tres elementos de actuación: que cuanto se conoce acerca de la relación entre la seguridad y las decisiones de diseño (construcción, mantenimiento y gestión) se resume con autoridad y se publique periódicamente; que quienes firmen los proyectos (construyan, mantengan y gestionen) estén acreditados del dominio del conocimiento actualmente disponible; y que se proporcione una orientación política a los proyectistas de las carreteras (y las vías urbanas), sobre el nivel de seguridad que deberían incorporar al producto”.

Ezra Hauer

El 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 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, y que si bien no se ha incrementado, se mantiene en altos e inaceptables niveles de mortalidad y morbilidad en el tránsito terrestre, que un país civilizado no puede tolerar y que un gobierno que se precie de sensato, serio y transparente con la realidad y los índices objetivos que la reflejan, no puede amparar, soslayar o tergiversar. Todo ello en el marco del proceso de desburocratización y simplificación normativa iniciado por el gobierno del Presidente Macri.

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)”².

Así podemos mencionar a manera de resumen informativo que las novedades que prevé el capítulo VI del decreto en cuestión en la temática que nos convoca apuntan a:

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 Revista ADLA, Año LXVIII - Nº 3 - Marzo 2018, Ed. La Ley, Buenos Aires, 2018, págs. 89/95.

1.- La ampliación de facultades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, habilitándola a ejercer acciones de constatación de infracciones de tránsito (conf. arts. 48, 52 y 53 decreto 27/18);

2.- La transferencia de las competencias, objetivos y funciones del Órgano de Control de Concesiones Viales, a la Dirección Nacional de Vialidad, disolviéndose el Órgano de Control de Concesiones Viales (conf. arts. 54, 55, 56 y 57 decreto 27/18);

3.- La Dirección Nacional de Vialidad será la Autoridad de Aplicación de los contratos de concesiones viales vigentes y de los que se otorgaren en el futuro (conf. art. 58 decreto 27/18);

4.- La prohibición en todo el Territorio Nacional de la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente (conf. art. 50 decreto 27/18);

5.- La regulación del uso de la configuración de vehículos Bitren (formación compuesta por un camión y dos remolques) (conf. arts. 49 y 50 decreto 27/18).

1.- La ampliación de facultades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Recordemos que la ley 26.363/08³ viene a ratificar, complementar y/o aclarar algunas cuestiones que habían sido ya anunciadas por su antecesora ley 26.353⁴, 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 24.449/95⁵.

La ANSV⁶, 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

² 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.

³ 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.

⁴ B.O. 27/03/08.

⁵ B.O. 10/02/95. Sancionada el 23/12/94. Promulgada parcialmente el 06/02/95.

⁶ 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

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 Vial⁷; entre otras.

La ANSV está asistida por un Comité Consultivo (conf. art. 11 Ley N° 26.363), que tendrá como función colaborar y asesorar en todo lo concerniente a la temática en cuestión. Disponiéndose también la creación, en el ámbito de la Agencia, del Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial⁸ y del Observatorio de Seguridad Vial⁹.

Ahora el art. 48 del decreto 27/18 sustituye el artículo 2 de la Ley Nacional de Tránsito 24.449, asignando las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a la Gendarmería Nacional Argentina (GNA) y a la ANSV, organismos que tendrán a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional. Pudiendo actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires afectados

(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.

⁷ 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 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 auditorias 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)

⁸ El que tendrá como misión recabar la información relativa a infracciones y siniestros de tránsito que se produzcan en el territorio nacional, de conformidad a lo que prevea la reglamentación (conf. art. 17 ley 26.363).

⁹ El cual tendrá por función la investigación de las infracciones y los siniestros de tránsito, de modo tal de formular evaluaciones de las causas, efectos, posibles medidas preventivas, sugerir las políticas estratégicas que se aconsejen adoptar en la materia y realizará anualmente una estimación del daño económico producido por los accidentes viales en el período (conf. art. 18 ley 26.363).

a las tareas de prevención y control de tránsito, conforme a los convenios que a tales efectos se suscriban con las jurisdicciones.

El decreto fundamenta la conveniencia del incremento de funciones de la ANSV en el despliegue territorial y recursos (contando con 11 bases operativas estratégicamente ubicadas en el Territorio Nacional y 365 agentes especializados) y en la evitación de la duplicidad de esfuerzos y utilización ineficiente de recursos públicos generada por la actuación concurrente e interdependiente de la ANSV y la GNA.

Claro está que este agregado de tareas o incumbencias deberá ir acompañado con un aumento presupuestario y de recursos humanos y tecnológicos que le permitan a la Agencia el eficaz cumplimiento de su misión primordial que es salvaguardar la integridad física y la vida de los ciudadanos al momento de transitar por el espacio vial.

Debe tenerse en cuenta que la ANSV gestiona los sistemas de infracciones, antecedentes de tránsito, licencias de conducir y el resto de las materias ligadas al tránsito y la seguridad vial; mientras que oportunamente le fueron asignadas a la GNA (conf. cláusulas 15ta. y 16ta. ley N° 26.353 y art. 20 ley 26.363) las funciones de control y fiscalización del tránsito en rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional, excluidos los corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial (en los que actuará la autoridad policial provincial), salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios.

Si bien el Estado como máxima autoridad en materia de tránsito debe sancionar más enérgicamente a los infractores de tránsito, mediante la aplicación de multas y condenas penales ejemplares y de cumplimiento efectivo en casos de graves consecuencias, con ello solo no alcanza para la tarea de prevención (así como las estadísticas demuestran que el delito no disminuye con el sólo endurecimiento de las penas), sino que debe cumplimentar su actividad estatal con una política urgente de construcción y mejoramiento de la red vial, dotada de todos los elementos de seguridad activa y pasiva, tendientes a tratar de evitar accidentes, o por los menos reducir sus efectos nocivos. Así menciona con acierto el Profesor Xumini (*La seguridad vial y las infraestructuras*, inédito) que: “*gestionando la seguridad y la funcionalidad de las infraestructuras, se cambia la tendencia a ser de la realidad en calles y carreteras, y ello otorga un gran poder para disminuir sensiblemente la siniestralidad, mejorando la seguridad por sus causas*”. Por ejemplo, a través de la construcción de autopistas se hacen físicamente imposibles los siniestros más graves y frecuentes: las colisiones frontales.

Es más conveniente y legítimo socialmente para el Estado cumplir preventivamente con las obligaciones a su cargo en materia de seguridad vial, que sólo limitarse a descargar toda su potestad sancionadora o represora sobre los conductores luego de ocurrido el siniestro vial. Puntualmente y en lo que hace a la aplicación de multas por infracciones de tránsito, debe evitarse que sea percibido por la sociedad como un sistema puramente recaudatorio.

También y como una suerte de aval a la continuidad del régimen de concesiones viales con cobro de tarifas o peaje¹⁰, garantizando la ecuación económico-financiera del contrato de concesión, y asimismo tratando de aventar cualquier protesta o conducta renuente al pago del peaje; el decreto resuelve catalogar como falta grave el incumplimiento a la obligación de pago en concepto de peaje o contraprestación de tránsito, incorporándolo como inc. z) del art. 77 ley 24.449. Lógicamente podríamos discutir si el peaje es el sistema adecuado para la construcción de nuevas rutas en nuestro país, aunque ello excedería el marco del presente comentario¹¹.

2 y 3.- La transferencia de las competencias, objetivos y funciones del Órgano de Control de Concesiones Viales, a la Dirección Nacional de Vialidad, siendo la Autoridad de Aplicación de los contratos de concesiones viales vigentes y de los que se otorgaren en el futuro

En este punto el derrotero normativo comienza con el decreto 1994/93 por el que se crea el Órgano de Control de las Concesiones de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires (OCRABA), en el ámbito de la ex Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones del entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, con la responsabilidad de supervisar, inspeccionar, auditar y efectuar el seguimiento del cumplimiento de los contratos que integran la red de accesos a la Ciudad de Buenos Aires, actuando como organismo descentralizado de la Administración Pública Nacional.

A su turno por el decreto 87/01 se estableció la reestructuración de OCRABA cambiando su denominación a Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) -conf. art. 18 del Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Licitación de Concesión de Obra Pública, aprobado por resolución 221/89 del Ministerio de Obras y Servicios Públicos)¹²-, organismo desconcentrado dependiente de la Dirección Nacional de Vialidad

¹⁰ Implementado a través de la Ley de Concesiones de Obras Públicas con cobro de tarifas o peaje 17.520/67 (también llamada "*Ley Loitegui*" porque fue impulsada por el ex Ministro de Obras y Servicios Públicos del gobierno de Lanusse, Ing. Bernardo Juan Loitegui) y modificatorias introducidas por las leyes 21.691/77 y 23.696/89 de Emergencia Administrativa y Reestructuración del Estado y su decreto reglamentario 1.105/89. Integrándose el plexo normativo por los decretos reglamentarios y resoluciones ministeriales dictadas en su gran mayoría por los Ministerios de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y de Economía y Finanzas Públicas de la Nación. Además por supuesto de los pliegos y contratos de concesión que prevén las características específicas para cada corredor concesionado. Todo aquello que no esté expresamente regulado por la normativa y documentación citada, se rige supletoriamente por la Ley de Obras Públicas 13.064/47, y los casos no previstos se rigen por los principios del Derecho Administrativo. Para una información completa sobre la normativa de concesiones viales (leyes, decretos, resoluciones, pliegos y contratos de concesión) recomendamos el ingreso al sitio web www.martindiegopirola.com.ar – Legislación - Argentina.

¹¹ Para ello recomendamos la lectura de nuestro trabajo: *¿Es el peaje el sistema adecuado para el crecimiento de la infraestructura vial de la Argentina?*, elDial.Express (Suplemento de Derecho del Consumidor – Doctrina), Buenos Aires, 2 de Diciembre de 2016.

¹² Art. 18.- Control del concesionario: "El cumplimiento de las obligaciones del Concesionario será fiscalizado por el Concedente, a cuyo efecto será designado o contratado un órgano de control, que tendrá a su cargo la supervisión, inspección y auditoría, quedando facultado para instrumentar los procedimientos que estime adecuados para el logro de dicha finalidad. El órgano de control será constituido e integrado con el número de miembros que la autoridad competente estime adecuado, según el tipo de Concesión de obra que se licite. La aptitud, especialización e idoneidad de sus integrantes en relación a las funciones de fiscalización y control, será considerada a los efectos de las designaciones o contrataciones correspondientes. A través de dicho órgano, se desarrollarán las relaciones entre el Concesionario y el Estado".

(DNV)¹³ en el ámbito del Ministerio de Transporte, asignándole la tarea de supervisión, inspección, auditoría y seguimiento del cumplimiento de los Contratos de Concesión de la Red Vial Nacional y de todas aquellas obras viales concesionadas donde el Estado Nacional fuera parte, a fin de asegurar la calidad y adecuada prestación de los servicios públicos y la protección de los usuarios (conf. art. 42 CN) y los bienes públicos del Estado. Siendo dicho órgano el enlace institucional a través del cual se desarrollan las relaciones entre el Estado y concesionario¹⁴.

Con posterioridad por el decreto 1.020/09 se delegaron en la DNV las facultades y obligaciones determinadas por la Ley de Obras Públicas 13.064, dentro de la jurisdicción comprendida en los contratos de concesión, instituyéndose como Autoridad de Aplicación de los Contratos de Concesiones Viales aprobados por los decretos 2.039/90, 1.167/94, 1.638/94, 427/95, 1.019/96, 581/98, 1.007/03, 1.875/06, 793/08 y 866/08 y de las que se otorguen en el futuro.

Finalmente el decreto 27/18 transmite a la DNV las competencias, objetivos, funciones y personal asignado al OCCOVI, disolviéndose éste último.

¹³ Entidad autárquica nacional creada por ley 11.658/32 (Adla, 1920-1940, pág. 279), siendo aprobado su Estatuto Orgánico a través del Decreto-Ley 505/58, ratificado por ley 14.467. Para obtener una abundante y completa información vial (rutas, concesiones, órgano de control, historia y funciones de la DNV, mapas, biblioteca vial, etc.), aconsejamos ingresar a la página Web de la Dirección Nacional de Vialidad: www.vialidad.gov.ar - Recordemos que dentro de las características distintivas de los entes estatales descentralizados están la autarquía económica financiera y la personería jurídica propia que los faculta para estar en juicio como actores o demandados. Así por ejemplo la ANSV y la DNV pueden ser demandadas y, en su caso, responden en forma directa frente al damnificado, no estando éste obligado a accionar conjuntamente al Estado Nacional. Debiendo verificarse previamente si concurren dichas características en los pleitos entablados contra las direcciones provinciales de vialidad o municipales de tránsito, y en caso de negativa, deberá intervenir como codemandado el estado provincial o municipal, ya sea que haya sido emplazado por el actor o citado a juicio por el ente vial local. *“En síntesis se trata de un ente (Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires) con individualidad jurídica y funcional, aspecto que, a mi entender, permite no identificarlo con el Estado local demandado, para quien la relación jurídica en que se sustenta la pretensión le es ajena (Cfr. CS, 18/07/95 en autos: “Constantino, Carlos Enrique y otros c. Provincia de Misiones y otros”, publicada en Fallos de la CS, Tomo 318, pág. 1364; CS, 17/07/70 en autos: “Boccaro c. Gobierno Nacional”, en ED, Tomo 33, pág. 455) y aún mucho más extraña resulta su legitimación cuando, como en el sub examine, se ha desprendido de la “custodia y guarda” de aquel dominio, delegando tales atribuciones en la entidad autárquica demandada, lo que sin duda alguna hace fallar el presupuesto de operatividad del 1113 del Código de Fondo cuya aplicación procura el quejoso...Pero si bien ello es así, no ha de quedar al margen la responsabilidad subsidiaria del Estado Provincial que doctrinariamente ha sido aceptada cuando los bienes afectados al ente autárquico no alcanzan para hacer frente a la condena, insuficiencia que hace las veces de condición previa a todo reclamo contra la Provincia, y que, en su caso, deberá ser deslindada por la vía pertinente, independiente de este proceso (Cfr. Marienhoff, Miguel S., “Tratado de derecho administrativo”, 3ª ed. T. I, págs. 440/2, núm. 128; Dormí, José R., “Derecho Administrativo”, Ed. Ciudad Argentina, 7ª ed., Buenos Aires, 1998, pág. 537; Comadira, Julio Rodolfo, “La responsabilidad del Estado por las obligaciones de sus entes descentralizados”, ED, T. 145)” (CApel., San Nicolás de los Arroyos, Buenos Aires, 06/02/03, “Minotti, Jorge Oscar c. Dirección Provincial de Vialidad y otro y/o quien resulte responsable s. daños y perjuicios”, Diario Judicial, edición online, Buenos Aires, 1 de Abril de 2003, www.diariojudicial.com/mail-noticia.asp?ID=13642).*

¹⁴ Y ya que hablamos de control, nos viene a la memoria un artículo muy interesante (REY, Mabel Thwaites – LÓPEZ, Andrea – FELDER, Ruth, *Privatizaciones y regulación en la Argentina. ¿A quién defienden los Entes?*, diario *Le Monde Diplomatique*, El Dipló, año 1, n° 2, agosto 1999, págs. 1-12/13) donde se hace mención a que dichos entes se crearon para mediar entre los poderes e intereses desiguales de las empresas privadas prestadoras del servicio y de los usuarios, debiendo proteger especialmente los derechos de éstos últimos (es decir, de todos nosotros) que somos la parte más débil. Según los autores del artículo, y creemos que no están muy errados, resulta contradictorio que estos entes sean “juez” y al mismo tiempo defiendan los intereses de los usuarios. Y esta idea se refuerza por la dependencia económica de los entes u órganos de control, financiados en la mayoría de los casos con recursos provenientes de las mismas empresas a quienes ellos tienen que controlar. Es decir que los recursos para el financiamiento de los Entes provienen de tasas que pagan las empresas reguladas o se fijan directamente como un porcentaje de la facturación de los usuarios. Así cualquier medida regulatoria que limitara los ingresos de las empresas recortaría automáticamente el presupuesto del propio Ente. También señalan los autores que dichos entes son dependientes del poder político lo que resta transparencia a la gestión de los mismos.

Siendo la DNV el órgano rector de la infraestructura vial en la misión de conservación y mejoramiento del patrimonio vial argentino, se impone recordar la máxima que reza que hay una notable correlación entre el sistema carretero y el grado de desarrollo socio-cultural y económico de un país. Por lo que está a la vista que hay una gran tarea pendiente del Estado en la ampliación de la Red Federal de Autopistas.

4.- La prohibición en todo el Territorio Nacional de la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente

Por el art. 50 del decreto 27/18 se sustituye el art. 53 de la ley 24.449, estableciéndose requisitos comunes para el transporte de pasajeros y de carga, que hacen a sus dimensiones (pesos y medidas), habilitación técnica y condiciones adecuadas de seguridad.

Facultándose a la autoridad de aplicación (ANSV y GNA) a la paralización del servicio y la retención preventiva del vehículo en infracción a lo señalado en el párrafo anterior (conf. art. 72 inc. c) ley 24.449).

5.- La regulación del uso de la configuración de vehículos Bitren (formación compuesta por un camión y dos remolques)

El bitren es una formación encabezada por un camión y dos remolques que se articulan entre sí mediante un sistema de enganche conocido como quinta rueda. Puede medir entre 20 y 30 metros de largo, y solo se permitirá su circulación por corredores viales autorizados expresamente, no pudiendo ingresar a las ciudades.

"El bitren transporta un 50 por ciento más de carga útil y rompe menos el pavimento por su avanzada ingeniería que transmite el peso al camino en forma más adecuada. El bitren genera un ahorro del 17 por ciento que sumado al ahorro propio de la autopista implica un 37 por ciento de reducción de costo de transporte. El estudio encomendado por el FORO DE LA CADENA AGROINDUSTRIAL a la Fundación Metas Siglo XXI muestra que hacia el 2020 el ahorro en transporte de granos alcanzará a US\$ 500 millones por año lo que constituye un formidable aporte a la competitividad de la economía"¹⁵.

Los especialistas indican que el beneficio en la circulación de bitrenes es que permitirán transportar mayor cantidad de carga por unidad de manera más segura, ya que los equipos están dotados de tecnología de última generación en sus sistemas hidráulicos, de frenado y de giro. En tanto, advierten que la infraestructura vial tiene que estar acorde a estos vehículos.

Y es precisamente en esto último donde se debe centrar la atención en resguardo de lo que se denomina el *binomio del transporte*, es decir, aquella necesaria relación de

¹⁵ Conf. *Rutas de la Muerte o Autopistas Inteligentes*, Buenos Aires, 2007. Para mayor información sugerimos ingresar a: www.autopistasinteligentes.org

coherencia que debe existir entre el avión y el aeropuerto, entre el barco y puerto, entre el tren y la vía férrea y también por supuesto entre el automóvil y la carretera.

Por supuesto que no podemos detener el progreso, el avance tecnológico y la logística en el transporte de cosas, pero el mismo debe ser operado en condiciones de seguridad para los demás usuarios viales y sin ocasionar daños a las vías de circulación.

En lo que hace a la interacción de éstos rodados gran porte con los demás vehículos, se plantean cuestiones o interrogantes relacionados con el tiempo y distancia a tener en cuenta en las maniobras de sobrepaso o adelantamiento de los mismos, sobre todo en rutas de doble carril de circulación -sin separación física entre ambas manos- donde necesariamente el conductor que las realiza está obligado a invadir la banda contraria; los giros o virajes y la distancia de frenado en atención al largo y masa del camión.

En ese sentido vale la pena resaltar que la legislación nacional de tránsito califica como falta grave a las conductas que resulten atentatorias a la seguridad del tránsito y el transporte de pasajeros o carga que por excederse en el peso, provoquen una reducción en la vida útil de estructura vial (conf. art. 77 incs. a) y 3.1) ley 24.449); agravando la sanción cuando “*la falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño a las cosas*” (conf. art. 80 inc. a) ley 24.449).

Así entre los perjuicios materiales frecuentes que se pueden ocasionar al pavimento y que incrementan el riesgo a la circulación o el peligro de sufrir siniestros a los conductores, podemos citar: roturas, montículos, baches, grietas, ondulaciones o el ahuellamiento de la banda de rodamiento acrecentada por el tránsito de los vehículos pesados, que producen el efecto físico del hidroplaneo (*hidroplanning o acquaplanning*)¹⁶, generado por la alianza trágica entre el agua acopiada por precipitaciones pluviales -o proveniente de algún río que desborda y anega la ruta- y la falla del pavimento, haciendo que el vehículo sea desplazado fuera de la carretera como consecuencia de la pérdida del dominio direccional del conductor¹⁷.

Después de haber analizado los aspectos relevantes introducidos por la reciente legislación y su debida confrontación con los postulados consagrados por la normativa vial nacional y modificatorias introducidas hace ya varios años atrás, se advierte que salvo la autorización de los bitrenes, los demás son sólo un reflotamiento, reanimación, rescate o

¹⁶ Como bien dice el Profesor *Francis Navin* de la *University of British Columbia*: “*el hidroplaneo puede ser visto como un fenómeno de shock porque el neumático puede pasar inmediatamente de una condición de tracción adecuada a hidroplaneo bajo ciertas condiciones*” (Conf. NAVIN, *Francis, Hydroplaning ad Accident Reconstuction*, SAE N° 950.138, 1995), y precisamente el shock o inmediatez impide el ejercicio de acciones defensivas adecuadas por parte del conductor. Las causas pueden exponerse de manera muy sencilla: las ruedas se apartan del suelo, para deslizarse o montarse sobre la película de agua que lo cubre. Simple, pero también existe una explicación más elaborada para comprender ese fenómeno y evitarlo. En días de lluvia, circulando aproximadamente a 100 km/h., los neumáticos barren -como lo haría un limpiaparabrisas- el agua del pavimento. Ahora bien, cuanto más se aumente la velocidad de circulación, las ruedas no penetrarán en la capa de agua, sino que se montarán sobre ella, desapareciendo así la fricción necesaria para mantener el dominio del rodado. La presencia de charcos y acumulaciones de agua de 5 mm en la autopista son suficientes para generar condiciones de riesgo para autos en condiciones reglamentarias de circulación, a velocidades que se encuentran muy por debajo del máximo admisible (130 Km/h.).

¹⁷ Para un estudio profundizado de las obstrucciones viales sugerimos la lectura de nuestro artículo: *La responsabilidad por obstáculos a la circulación en rutas y autopistas*, en *Responsabilidad por accidentes de tránsito*, T. III, Marcelo J. López Mesa (Director), Ed. La Ley, Buenos Aires, 2014, págs. 507/567.

intensificación en su aplicación de antiguas disposiciones y organismos previstos por el legislador precedente.

Las innovaciones contempladas deberán ser adecuadamente reglamentadas y controlado su estricto cumplimiento en la realidad del tránsito diario en nuestras calles y carreteras. Y ello debe ir acompañado de una férrea decisión política de planificación vial que ponga a la circulación terrestre en el centro de la escena, de manera que el Estado amplíe su red vial y así logre estimular una movilidad social y comercial más conforme, económica, rentable y segura por los caminos de la patria.

Nos duele finalizar este comentario con una reflexión que hiciéramos allá por el año 2008 pero que aún no pierde vigencia: “Nuestro país se desangra día tras día con los muertos y lesionados provocados por los accidentes de la circulación, ya es hora que se asuma la temática de la Seguridad Vial como una verdadera Política de Estado, que involucre un fuerte compromiso de los tres poderes del Estado para con dicha materia de incidencia colectiva. Elaborándose, implementándose y haciéndose el posterior seguimiento de un programa de acción sustentable, orgánico e integral a corto, mediano y largo plazo, y no “políticas de shock” o de impacto mediático que reaccionen ante el clamor popular con respuestas automáticas, superficiales, coyunturales e irreflexivas, sin la debida y necesaria profundidad y debate que el tema amerita”¹⁸.

¹⁸ PIROTA, Martín D., *El Plan Nacional de Seguridad Vial 2006/2009: ¿más de lo mismo?*, LL 20/05/08.