



“2022 – Las Malvinas son argentinas”

PROYECTO DE LEY

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación
Argentina, sancionan con fuerza de Ley*

PROHIBICIÓN DE HABILITACIÓN DE UNIDADES DE DOBLE PISO DESTINADAS AL TRANSPORTE DE PASAJEROS

ARTÍCULO 1º: La presente tiene por objeto erradicar y minimizar los riesgos de siniestros viales producidos por ómnibus denominados doble piso destinados al transporte de pasajeros para trayectos de media y larga distancia.

ARTÍCULO 2º: Suspéndase la habilitación de unidades destinadas al servicio público de transporte de pasajeros de media y larga distancia, denominados doble piso y/o piso y medio.

ARTÍCULO 3º: Modifícase el punto 2 del inciso c) del artículo 53 de la Ley N° 24.449, Ley Nacional de Tránsito, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“2. Alto: tres metros con sesenta y cinco centímetros para las unidades afectadas al transporte de pasajeros y cuatro metros con treinta centímetros para las unidades destinadas al transporte de cargas”.

ARTÍCULO 4º: Las empresas y/o particulares que poseen unidades habilitadas tendrán un plazo de treinta y seis (36) meses para sustituir las mismas conforme a lo estipulado en el artículo anterior, a partir de su publicación en el



“2022 – Las Malvinas son argentinas”

Boletín Oficial. Vencido ese plazo quedará prohibida la circulación de unidades destinadas al servicio público de transporte de pasajeros de media y larga distancia de doble piso.

ARTÍCULO 5°: CLAUSULAS TRANSITORIAS. Desde el momento de entrada en vigencia, y hasta el vencimiento del plazo establecido en el artículo precedente, las unidades destinadas al servicio público de transporte de pasajeros de media y larga distancia de doble piso, habilitadas a la fecha, y sin perjuicio de la total vigencia de las normas de seguridad respectivas vigentes, deberán observar las siguientes medidas:

- a. Las unidades sólo podrán ser conducidas por choferes que posean una experiencia acreditada en el manejo del servicio público de transporte de pasajeros de media y larga distancia, no menor a ocho (8) años
- b. No podrán ser conducidas por choferes que no hayan tenido como mínimo los siguientes intervalos de descanso:
 - a) De ocho (8) horas para viajes menores a tres (3) horas de duración
 - b) De doce (12) horas para viajes mayores a las tres (3) horas de duración
- c. Para cada servicio la empresa y/o el particular prestador dispondrá de dos (2) choferes que deberán permanecer despiertos durante la totalidad del trayecto.
- d. Para viajes superiores a ocho (8) horas se incorporará un tercer chofer y sólo en este caso, podrán alternarse en el descanso, permaneciendo siempre dos (2) choferes despiertos en la totalidad del trayecto.

ARTÍCULO 6°: Designase autoridad de aplicación al MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION.

ARTÍCULO 7°: La autoridad de Aplicación deberá instrumentar un registro de viaje para cada unidad habilitada, discriminando por empresa, y con indicación



“2022 – Las Malvinas son argentinas”

expresa de los choferes que cumplan el servicio, a fin de observar el cumplimiento de la norma.

ARTÍCULO 8º: En un plazo de noventa (90) días corridos desde la puesta en vigencia de la presente, y en cada Jurisdicción, la autoridad de Aplicación deberá realizar capacitaciones destinadas a los choferes que conduzcan las unidades doble piso, tendientes a concientizar sobre las dificultades y riesgos agravados en la circulación de este tipo de vehículos. Dichas capacitaciones extenderán un certificado que tendrán validez de un año a contar de su expedición y deberán ser exhibidos por cada chofer en el momento en que le sea requerido.

ARTÍCULO 9º: Será función de la autoridad de aplicación establecer e imponer penalidades, tanto a las empresas y/o particulares propietarios como a los choferes de micros doble piso que circulen en violación a la norma.

ARTÍCULO 10º: La autoridad de aplicación deberá poner en conocimiento de lo prescripto en la norma a Entidades Representativas del Transporte Automotor de Pasajeros, a la Comisión Nacional De Regulación Del Transporte, y a las Fuerzas Federales de Seguridad.

ARTÍCULO 11º: Comuníquese al Poder Ejecutivo.



“2022 – Las Malvinas son argentinas”

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El presente proyecto de ley reproduce el expediente 0048-D-2020 y tiene como objetivo prohibir la habilitación de unidades de doble piso destinadas al transporte terrestre de pasajeros

Desde hace varios años, en las rutas de nuestro país suceden siniestros viales protagonizados por ómnibus de media y larga distancia de los denominados “doble piso”.

Podrían enumerarse y exponerse aquí una lista interminable, pero a los fines de ilustrar no sólo la gravedad sino también, la continuidad sin solución del problema, se hará mención de algunos de ellos:

La problemática ya desde varios años se encuentra instalada por muchos eventos, como el ocurrido la madrugada del 17 de julio de 2006 con un impresionante siniestro protagonizado por tres ómnibus ocurrido en la Ruta Nacional 11 a 30 Km. de la ciudad de Reconquista con un saldo de 10 muertos y numerosos heridos de gravedad, el impacto involucró, no solo a los tres vehículos, sino que resultaron también implicados un camión y un auto particular.

De ese tipo de hechos desgraciados, las crónicas policiales nos traen noticias cotidianamente, y se agravan en épocas de vacaciones y de alta rotación turística. Por ejemplo:

El 12 de enero de 2010, en la ruta nacional 18, en cercanías de Viale, Entre Ríos, volcó un colectivo doble piso de la empresa Tigre Iguazú. El rodado viajaba desde Misiones a Rosario y producto del fuerte temporal y las ráfagas, el vehículo se desestabilizó cayendo al costado de la ruta. En el vuelco



“2022 – Las Malvinas son argentinas”

falleció uno de los pasajeros que iba descansando en los últimos asientos. Y hubo además 18 heridos.

La gravedad de estos siniestros, protagonizados por este tipo de unidades, se observa claramente al recordar la Tragedia del 26 de Junio de 2017 ocurrida en la ruta nacional 144, a la altura de Cuesta de los Terneros, Pcia. de Mendoza, en la cual fallecieron 14 pasajeros, muchos de ellos menores de edad, y el chofer de la Unidad, a raíz del vuelco del ómnibus doble piso, que los trasportaba. Numerosos hechos similares llenaron las páginas de los diarios y el problema nunca fue solucionado.

En los últimos meses el problema mantiene su triste vigencia, y así podríamos citar entre otros siniestros recientes, el trágico suceso del 28 de noviembre de 2019, cuando un ómnibus doble piso que trasladaba a egresados de una escuela de Benavídez volcó en el kilómetro 141, cerca de la localidad de Lezama, Provincia de Buenos Aires, donde fallecieron dos niñas de 11 y 12 años. El micro doble piso volcó a las 6:30 de la mañana a la altura del kilómetro 141 de la ruta 2. Hubo además, al menos 10 heridos graves. Los pasajeros habían salido a las 3:30 hs. rumbo a San Clemente, por su viaje de egresados. Lo que tenía que ser una fiesta se transformó en puro dolor.

Luego, el choque ocurrido el 2 de diciembre de 2019 en el que varias personas resultaron heridas al chocar un micro de larga distancia de dos pisos en la ruta 7, a la altura del departamento mendocino de Guaymallén. En dicha ocasión, el siniestro fue protagonizado por un ómnibus de la empresa Chevallier que cubría el trayecto Mendoza-Córdoba con 24 pasajeros a bordo, varios de los cuales resultaron heridos

Y sólo para finalizar este resumen, limitado en ejemplos, pero clarificador en la gravedad del problema, he de citar el luctuoso hecho ocurrido el día 4 de febrero de 2020, en la Ruta 2 altura Km. 93, en el cual fallecieron dos



“2022 – Las Malvinas son argentinas”

personas, y resultaron 13 los pasajeros heridos, tres de los cuales resultaron con lesiones graves; y que por la magnitud de las consecuencias, es recordado por todos.

Con ese resumen hemos ilustrado sobradamente que, desde hace ya varios años, la sociedad argentina se ha conmovido por una enorme cantidad de siniestros de tránsito, protagonizados por micros de larga distancia de “doble piso”.

Según las estimaciones de la ONG Luchemos por la Vida, en base a datos oficiales, el año pasado murieron unas 7.000 personas en siniestros viales, es decir, casi 20 por día, siendo así el nivel de siniestralidad argentino, según varios indicadores, uno de los más altos de Latinoamérica y mucho más elevado que en los países desarrollados.

Es evidente que los micros de doble piso resultan los vehículos más cuestionados de todos aquellos que circulan, y que los siniestros protagonizados por micros “doble piso” resultan con mayores consecuencias.

Como agravante de la situación descrita, es de destacar que, en muchos casos, este tipo de micros han sido transferidos por las grandes empresas, a otras menores y/o particulares que los utilizan para *charters* de bajo costo, destinados a alumnos y contingentes de jubilados en viajes de turismo.

Se observa como muchos de estos micros mantienen las identificaciones originales de las empresas a las que pertenecieron y de esa forma aparentan ser de empresas serias sin serlo.

Ya el 15 de junio de 2006, el diario Clarín de Capital Federal publicó que “La Universidad Tecnológica (UTN) inició una investigación, partiendo del presupuesto que los ómnibus de doble piso son “inestables”, y que el peligro de



“2022 – Las Malvinas son argentinas”

vuelco aumenta cuando sus bodegas están vacías y sólo llevan pasajeros en el piso superior.

Resulta claro que más allá, de que las estadísticas de los organismos de control informen que en su mayoría los siniestros se deben a malas maniobras conductivas, lo cierto es que estos micros son mucho más “sensibles” a la tales errores y las consecuencias siempre son peores que los de ómnibus tradicionales de un solo piso.

Estas circunstancias han producido muchas muertes evitables, y por ello corresponde determinar si deben seguir circulando este tipo de unidades y a su vez, bajo qué condiciones son conducidas las mismas y, especialmente si los conductores de estos micros poseen el suficiente descanso.

Está claro que manejar este tipo de unidades no es lo mismo que manejar ómnibus de un solo piso, y requieren no solo mayor expertis, sino que muchísima más atención del conductor, puesto que este tipo de micros posee una mayor área lateral de oposición a vientos y/o ráfagas de viento cruzadas, que suelen ser el desencadenante de las tragedias.

Ante la grave situación descrita, corresponde hacer entonces un poco de historia. Los ómnibus de doble piso aparecieron en el país a mediados de los años 80 y terminaron por imponerse a mediados de los 90, a punto tal que prácticamente desplazaron a los ómnibus simples. Un informe publicado por el matutino “La Nación” el 11 de octubre de 2006 consigna que: los “doble piso” no se utilizan en los EE UU por cuestiones de seguridad y en los países europeos cuentan con una aceptación reducida. En cambio, en América latina tuvieron una amplia difusión. Sólo en la Argentina componen más del 90 % de la flota de transportes de larga distancia, la opinión de Gustavo Branbati, entonces jefe del departamento de seguridad del Centro de Experimentación y



“2022 – Las Malvinas son argentinas”

Seguridad Vial (CESVI), es por demás elocuente: “Estos ómnibus de dos pisos son muy poco estables “.

A mediados de agosto de 2009, un informe de la Universidad Nacional de Cuyo (UNCuyo) luego de una extensa investigación desalienta su utilización.

La casa de altos estudios, publicó una nota en *Infouniversidades*, donde advierte sobre la construcción y utilización de los colectivos de doble piso. La nota afirma que Argentina es el único país que los sigue utilizando para grandes distancias, cuya inestabilidad es un riesgo tanto para los pasajeros como para los que transitan por las rutas.

Pero el problema se agudiza porque “*da la impresión de que los pasajeros se inclinan por vehículos monumentales e impactantes, vaya a saber por qué extraña razón*”, analizó el director de la investigación, Roberto Tomassiello, ergónomo, consultor en diseño de carrocerías y docente de la UNCuyo.

Asimismo, la Agencia TELAM, en su informe publicado en <http://www.telam.com.ar/notas/202002/429780-buses-doble-piso-accidentes.html> , nos informa que los especialistas en seguridad vial siguen advirtiendo sobre la utilización de estas unidades, más altas e inestables, y aseguran que el exceso de velocidad, una maniobra brusca en una curva pronunciada o la acción de un fuerte viento, pueden generar el cambio en el centro de gravedad de un ómnibus de doble piso, y esta situación podría provocar un vuelco.

El especialista en seguridad vial y creador de un petitorio en la plataforma digital Change.Org, para suspender el funcionamiento de los micros de doble piso, Pedro Marconi, aseguró: “*Son peligrosos porque cuando circulan a altas velocidades está demostrado que empiezan a perder equilibrio, ante*



“2022 – Las Malvinas son argentinas”

una maniobra difícil o con un chofer que no conduce en las mejores condiciones”

Mucho entonces se ha hablado de soluciones ante este grave problema, y se señala como imperiosos las siguientes:

- Aumentar el tiempo de descanso de los choferes,
- Asegurar el buen estado de los micros y de las rutas,
- Controlar las velocidades máximas de circulación

Estas medidas deben ser prioridad en las políticas de seguridad vial en transportes de pasajeros.

Consultado Sergio Kohen, de Conduciendo a Conciencia y padre de una de las Víctimas de la tragedia Ecos, manifestó que *“Es necesario tomar medidas y mejorar los controles para evitar nuevas tragedias”*,

En coincidencia, Walter Andrade sostuvo que *«en seguridad hablamos de trilogía vial, los factores que intervienen en los siniestros: el factor humano, el factor ambiental y el factor mecánico o vehicular»* *«Supongamos que hay niebla, entonces en ese siniestro podríamos culpar a la niebla en un 20 %.* Y lo cierto es que la niebla por sí no mata, sino la decisión de lo que haces con ella. Es decir, el conductor debe adaptarse a ella y de ser imposible circular, debe detenerse. El riesgo es enorme. *¿Si la ruta está en mal estado, se maneja igual que si no lo está? ¿Si llueve torrencialmente, se maneja igual que si no? ¿Si estoy con dos horas de sueño, manejo igual que si dormí mis 8 horas?»*, se preguntó.

Y agregó, *«siempre antes en la línea de tiempo existe una decisión,elijamos bien para después no perder tiempo en buscar culpables electrónicos o mecánicos que no pueden defenderse y desde ya lamentar muertes evitables»*.



“2022 – Las Malvinas son argentinas”

En los micros doble piso, resulta imperioso tomar medidas urgentes respecto de su circulación:

Por ello nos preguntamos: ¿Cuáles son los graves problemas que presentan este tipo de unidades? Sólo a modo de resumen cabe señalar:

- Mayor superficie lateral, lo cual resulta en mayor oposición a vientos cruzados.
- Pérdida de estabilidad por la relación peso/altura
- Alta ubicación del centro de masa y gravedad
- Carencia total o parcial en el mejor de los casos, de control de estabilidad, que corrija automáticamente errores humanos y físicos.
- Ausencia de sistema anti rolido.

Es claro que hay que legislar con la urgencia que la gravedad del tema amerita.

La implementación de esta Ley cobra mayor importancia si se tiene en cuenta que Argentina es uno de los países con mayor incidencia en siniestros viales.

Respecto a los aportes que viene a introducir la Ley, deviene imperioso reconocer que ningún accidente proviene de la fatalidad, todos los siniestros de tránsito son evitables, o sea, no resultan accidentes ya que se pueden prevenir.



“2022 – Las Malvinas son argentinas”

En definitiva, la seguridad activa y pasiva de estos vehículos están seriamente comprometidas, y es ese el núcleo del tema. Es donde se debe poner la mayor atención.

Son ya casi unánimes, las voces especializadas que señalan que en ómnibus doble piso el centro de gravedad está más elevado, ya sea por la amplia zona para guardar valijas o por el contrapiso, y entonces la posibilidad de volcar es mayor.

Si los conductores circularan a velocidades convenientes, obviamente los riesgos se minimizarían, y de igual manera si quienes los conducen descansan el tiempo necesario para sostener la total atención en el manejo, ya que una mala maniobra que, en otros micros, podría ser salvada sin consecuencias, en este tipo de micros conllevan mayor riesgo y generan luctuosos resultados.

Es nuestra vocación, ir constantemente a favor de la evolución de la tecnología y la modernidad, como es el caso de los micros de última generación y tampoco desconocemos que, obviamente, el fin básico y fundamental de toda empresa es la rentabilidad, resulta en claro que nuestra obligación velar por extremar las condiciones de seguridad de los usuarios.

Por todo lo aquí expuesto, a los señores legisladores, sírvanse acompañar el presente proyecto de ley.

Autora: María Luján Rey

Acompañan: Cristian Adrián Ritondo, Maximiliano Ferraro, Mariana Stilman, Mercedes Joury, Pablo Torello, Lidia Inés Ascarate, Victoria Morales Gorleri, Aníbal Antonio Tortoriello, Sabrina Carlota Ajmechet, María Eugenia Vidal, Dina Rezinovsky, Gabriela Besana, Gustavo Hein, José Núñez Jurado.