

Proyecto de ley

El Senador y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

MODIFICACION INC. C ART. 53 LEY 24.449 DE TRANSITO

ARTICULO 1º.- Modificase el inciso c) del Art. 53 de la Ley 24.449, que quedará redactado de la siguiente forma:

"c) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta ley, excepto aquellos a que se refiere el art. 56 en su inc. e), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

1. ANCHO: dos metros con sesenta centímetros.
2. ALTO: cuatro metros con diez centímetros.
3. LARGO:
 - 3.1. Camión simple: 13 mts. con 20 cmts;
 - 3.2. Camión con acoplado: 20 mts;
 - 3.3. Camión y bus articulados (de uso urbano o de larga distancia): 18 mts con 60 cm;
 - 3.4. Unidad tractora con semiremolque (articulado) y acoplado: 20 mts. Con 50 cmts;



H. Cámara de Diputados de la Nación

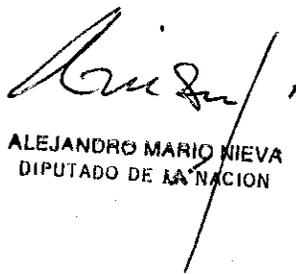


Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

3.5. Ómnibus: 14 mts;

ARTICULO 2^a.- Invítase a la provincias y la Ciudad de Buenos Aires a adherir
a la presente ley.

ARTICULO 3^o.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.


ALEJANDRO MARIO NIEVA
DIPUTADO DE LA NACIÓN


ALFREDO FERNÁNDEZ
DIPUTADO de la NACIÓN



H. Cámara de Diputados de la Nación



Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente,

El presente proyecto de ley amplía el largo de los camiones y buses, conocidos técnicamente como articulados, en tan sólo 60 centímetros, tendiendo a promover el uso de unidades de gran capacidad para el transporte automotor, tanto de pasajeros, como de cargas, a efectos de equiparar las disposiciones de nuestro país con la de los restantes países de la región. Esto no sólo nos permite nivelarnos con las condiciones competitivas de sus empresas, sino que propende a la utilización más racional y eficiente del transporte urbano, a la ampliación de nuestra capacidad industrial y de exportación y, finalmente, para terminar con una incongruencia legislativa.

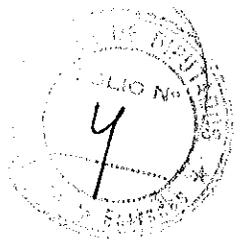
Me explico:

El aumento del largo para determinado tipo de formaciones (conocidas como semiremolque), que se propone, no es de gran importancia en realidad. Sesenta centímetros no tienen casi incidencia en la seguridad vial, en las condiciones de manejo, en el costo de fabricación del vehículo, ni en el peso transmitido a la calzada (ya que no se cambia el peso por eje). La industria automotriz y carrocera, los está produciendo, incluso hay unidades circulando como lo veremos luego, por lo tanto desde estos puntos de vista, no hay mayormente variantes.

La importancia radica en dos tipos de servicios: la **carga en larga distancia** y el movimiento de pasajeros en las grandes urbes. En el primer caso es evidente que se amplía considerablemente la capacidad transportativa, colocando a nuestros transportistas en iguales condiciones competitivas que los camiones radicados en países vecinos. Estas unidades por su versatilidad son ampliamente utilizadas en el MERCOSUR.



H. Cámara de Diputados de la Nación



Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

En cuanto al **transporte urbano**, es imperiosa la necesidad de introducir esta clase de unidades, para que exista la posibilidad concreta de combinar los distintos tipos de tamaño y darle una herramienta más al planificador de la movilidad en cada ciudad, para terminar con el uso de un solo tamaño de vehículo, como lo fue el tradicional 'colectivo' hace una décadas, los grandes ómnibus luego, con el entorpecimiento que ocasionan en las zonas céntricas y la reciente incorporación de minibuses para servicios trabados en su recorrido.

Está faltando sólo la incorporación de las grandes unidades articuladas, que experimentalmente se utilizaron en algún momento, pero que en la actualidad no se pueden incorporar al tránsito por que las que se fabrican son precisamente de mayor largo que el autorizado por ley. Y es importante contar con ellas para ciudades grandes y medianas, en los corredores principales que unen centros comerciales o zonas de trabajo fabriles, comerciales o administrativas con las destinadas a vivienda. En general sólo transitan por amplias avenidas, con recorridos lineales y prioridades de circulación, de manera de cubrir los trayectos con cierta rapidez, proveer de pasajeros a los recorridos cortos: céntricos, barriles o transversales, que utilizan unidades menores y conservan la fluidez. Este tipo de combinaciones son los que se aconsejan y utilizan en las modernas redes de transporte urbano de pasajeros, combinados también con los servicios ferroviarios (de superficie o subterráneos).

Por otra parte, aunque parezca poco recomendable el método utilizado, por Decreto N° 79 del 22 de enero de 1998 (Art. 1° # 1.3.) ya se han permitido estas dimensiones, por lo tanto están vigentes, ya que nadie ha cuestionado su legalidad. Por lo menos en lo que hace al transporte de **cargas**, que no es un servicio público y se utilizan, sin que provoquen ninguna reacción o incomodidad, ya que a simple vista no se destacan, ni causan como dije antes, ningún tipo de problema.



H. Cámara de Diputados de la Nación



Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

Pero en el transporte de **pasajeros** no es lo mismo, éste por tratarse de un servicio público, regulado y fiscalizado ampliamente por el Estado, no es posible dejar de aplicar la ley. Téngase en cuenta además que el mencionado Decreto sólo es de aplicación a los servicios interjurisdiccionales, que controla la Nación, por lo tanto no pueden aplicarlo las provincias, por que no existe para ellos.

La medida que propongo en el proyecto, ya había sido aceptada en el MERCOSUR en 1991, y se unificaron en toda la región los 18 metros con 60 centímetros para las unidades articuladas, a través del Dto. 209/92 en nuestro país, junto con todas las dimensiones y pesos de los vehículos, lo que debía trasladarse al texto de la ley que se elaboraba por ese entonces en esta Cámara, pero un error, quizás tipográfico, inadvertido por algún tiempo, volvió a tener vigencia la vieja medida que había sido reemplazada unos años antes.

Hoy hay un decreto, que sería inconstitucional, pero nadie lo ha impugnado ni cuestionado, ni perjudica a nadie tampoco, pero si se aplica se correr el riesgo de que se declare luego su ineficacia. Mientras tanto se priva a las ciudades importantes del país de una herramienta que es hoy imprescindible, que se utiliza en las grandes urbes del mundo, pero que por algún error legislativo no es viable en nuestro país, siendo que las fábricas y carroceras están hoy en condiciones de ponerlo de inmediato en uso.

También para ser exportado, no olvidemos que muchas de las grandes ciudades de los países limítrofes, están precisamente reconvirtiendo sus sistemas urbanos de transporte de pasajeros, bastante atrasados (caso Lima o Santiago de Chile, por citar sólo dos) y tienen en cuenta para sus planes, la experiencia de nuestro país, su normativa y su producción, en lo que debemos competir con el Brasil, obviamente.

Todas estas razones hacen que la sanción de esta ley, de contenido absolutamente sencillo, en su texto, en su entendimiento, en sus implicancias y paralelamente tan importante, se torna explicablemente urgente.



H. Cámara de Diputados de la Nación



Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

Por ello solicito al Sr. Presidente y a mis colegas el rápido tratamiento y sanción del
proyecto adjunto.

Saludo al Sr. Presidente atentamente.


ALEJANDRO MARIO NIEVA
DIPUTADO DE LA NACION


ALFREDO FERNÁNDEZ
DIPUTADO de la NACIÓN