

## 2

# MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS

### 2.1. INTRODUCCIÓN

Hasta comienzos de los años '90, el transporte de cargas por carretera se reguló por los principios enmarcados en la Ley 12.346 del año 1937, donde era considerado un servicio público, si bien el alcance de esa definición fue rápidamente ignorado por la práctica (diferente al caso del transporte de pasajeros), lo que implicaba un fuerte vacío legal, al menos en el transporte interjurisdiccional de cabotaje.

Los años '90 marcaron un cambio sustantivo en el marco regulatorio del sector estableciendo un mercado totalmente desregulado en su faceta económica, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, dejando de lado todas las restricciones legales que existían hasta entonces.

Sin embargo, la práctica había mostrado, al menos en los últimos años de vigencia del esquema de mayor regulación para el transporte de cabotaje, que el sector se desenvolvía, de forma mayoritaria, al margen de las normas vigentes en cuestiones clave de un sector regulado, determinando una morfolo-

gía de mercado caracterizada por una entrada abierta a la actividad y la libre fijación de los precios de los servicios; esto, unido a los bajos requerimientos iniciales de capital (la infraestructura es propiedad pública y de uso compartido), determinó una histórica atomización de la oferta.

En el presente capítulo se describen los marcos regulatorios en los que se desarrolla el sistema de transporte carretero de cargas, tanto en el ámbito nacional e internacional como en las jurisdicciones provinciales.

## **2.2. TRANSPORTE INTERJURISDICCIONAL**

### **2.2.1. TRANSPORTE DE CABOTAJE**

En la actualidad, el transporte automotor de cargas se desarrolla en un ambiente plenamente desregulado en materia de entrada y salida de la actividad, fijación de precios, ámbito de operación, etc. Sólo rigen cuestiones técnicas relacionadas con la seguridad de los vehículos o de los conductores. Para el transporte internacional, también desregulado, el requisito para operar es poseer un permiso de carga internacional, trámite que debe ser iniciado en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y por la Secretaría de Transporte de la Nación.

A raíz de esta inexistencia de barreras legales, técnicas y de requerimientos de capital inicial a la entrada, la actividad muestra un grado muy alto de atomización con una diversidad muy amplia en materia de estructuras empresarias, tipos de servicios ofrecidos y rentabilidad. Como dato ilustrativo, el sector en su conjunto opera contratando servicios de otros transportistas carreteros, lo que representa un peso del orden del 30% dentro del costo total de operación. Esta característica se concentra, básicamente, en sólo una porción de empresas que son las de mayor presencia en el mercado.

Hasta principios de la década del '90, el marco legal en que

se desarrollaba la actividad estaba constituido por la Ley 12.346 del año 1937, que creó la Comisión Nacional de Coordinación de Transporte como ente coordinador de los medios de transporte por agua y tierra y encargado de otorgar los permisos para la explotación de los servicios. Es de destacar que esta ley se dictó cubriendo la necesidad de establecer un marco al incipiente transporte automotor frente al ya consolidado transporte ferroviario (que comenzaba a presentar señales de pérdida de importancia relativa), tanto de cargas como de pasajeros<sup>16</sup>.

Bajo esta ley, las empresas de transporte que hubieren obtenido el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transporte estaban obligadas a no cobrar precios distintos a los establecidos en las tarifas aprobadas por la Comisión. Sin embargo, la norma, dictada en épocas donde el autotransporte de cargas prácticamente no existía, perdió paulatinamente vigencia aunque resultó precisa en la definición de competencias: i) las Provincias podrían reglamentar su transporte de carga local, ii) el transporte interprovincial solo podría ser reglamentado por la Nación.

Con la intención de actualizar la normativa del transporte de carga por automotor se creó, mediante el Decreto N° 405 del año 1981, el Registro Nacional de Transporte de Cargas por Carretera donde se definían los tipos de transporte y se establecían dos categorías de servicios: regulados y no regulados; esta última categoría era la que involucraba a todo el transporte de cargas por carreteras de Jurisdicción Nacional quedando la primera reservada para posibles situaciones de necesidad aunque, en la práctica, no fue utilizada.

La realidad también indicó que el Registro, que comenzó a operar en 1988, nunca tuvo plena vigencia y fue derogado por la Ley de Cargas, sancionada en el año 1996; por otro lado, el pago de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte, obliga-

---

<sup>16</sup> Tuvo como modelos a sus similares de Inglaterra y Estados Unidos que se sancionaron, también, a principios de la década del '30 del siglo pasado.

toria para poder desarrollarse en el tráfico interjurisdiccional, mostró un nivel de evasión extremadamente alto, hasta que fue derogado en el año 1994.

El actual marco legal en que se desenvuelve la actividad está constituido por la Ley 24.653, del año 1996 (reglamentada por el Decreto 1035 del año 2002). Los controles establecidos en la normativa del transporte automotor de cargas hacen referencia a la obligación de inscribirse en el Registro Único del Transporte Automotor (RUTA) a todo aquel que realice transporte y servicio de transporte (como actividad exclusiva o no), además de registrar sus vehículos, quedando así habilitado para operar.

La Ley establece que en el sector no existen restricciones a la libre entrada y salida de operadores del mercado, ni regulación referente a la asignación de rutas y cupos de carga sujetas a escrutinio público o fijación de tarifas. En este marco, las responsabilidades del Estado Nacional se remiten a garantizar la amplia competencia del mercado, impedir las acciones oligopólicas que tiendan a interferir en el funcionamiento del sector y garantizar que ninguna disposición nacional, provincial o municipal grave, intervenga o dificulte en forma directa o no, los servicios regidos por la Ley 24.653, salvo en materia de tránsito y seguridad vial.

Históricamente, la libertad de contratación de servicios entre tomador y dador de cargas ha caracterizado el mercado, a pesar de la existencia de regulación tarifaria, por lo menos en algunos sectores o tipos de productos, por ejemplo los de cosecha, aunque no fue respetada de manera generalizada en la práctica.

La alta cantidad de empresas operadoras (unas 44.000 en la actualidad incluyendo a un gran número de cuentapropistas) y la oferta de bodegas, determinan un perfil sectorial caracterizado como tomador de precios, donde las prácticas más comunes para la fijación de los mismos están supeditadas a la competencia imperante en el mercado.

En materia de tránsito, pesos y dimensiones, es de aplicación lo establecido en la ley de tránsito N° 24.449 de diciem-

bre de 1994 (reglamentada por el decreto 779 del año 1995, posteriormente modificado por los decretos 714/96 y 79/98 en lo referido a pesos y medidas), ley a la que la mayoría de las provincias argentinas ha adherido, con las excepciones de Buenos Aires, Mendoza y Córdoba, aunque en todas ellas rigen los mismos pesos y dimensiones para los vehículos de carga.

### **2.2.2. TRANSPORTE INTERNACIONAL**

El transporte internacional de cargas por automotor es regulado por la Nación de acuerdo con la normativa que surge del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme a los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980, refrendado por la Resolución N° 263/90 de la Subsecretaría de Transporte .

Hasta principios de la década del noventa existía un sistema de cupos establecidos en convenios bilaterales, lo que implicaba una suerte de reserva de mercado para las empresas de cada bandera que pudieran acceder a ellos. Dicho sistema fue eliminado con la sanción del Decreto N° 2.284 del año 1991, que estableció la supresión de "... todas las restricciones, los cupos y las limitaciones cuantitativas al mercado internacional". Básicamente, los únicos requisitos existentes consisten en que los vehículos deben ser de propiedad del permisionario, estar radicados en el país de origen y que más del 50% del capital accionario y el control de la empresa transportista deben estar en manos de naturales de dicho país. Sin embargo, para realizar tráfico entre los países del MERCOSUR se exige una capacidad mínima de bodega definida en cuatro (4) equipos u 80 toneladas (principios de acceso a la profesión, del MERCOSUR SGTN 5) y una antigüedad máxima de los equipos tractores de 23 años y sin límite para las unidades remolcadas (acoplados y semirremolques) siempre que las mismas tengan la revisión técnica obligatoria.

Como resultado de la liberalización del mercado internacional, y acompañando el notable crecimiento del comercio interregional, la cantidad de permisos para empresas argentinas con habilitación internacional creció desde 172 en 1990, a más de 3.660 en el año 2005, y una tendencia similar mostró el parque, tal como se muestra en el cuadro siguiente<sup>17</sup>.

CUADRO 2.1. TRANSPORTE INTERNACIONAL  
CANTIDAD DE EMPRESAS ARGENTINAS Y PARQUE

Destino	1991		1995	
	Empresas	Parque	Empresas	Parque
<b>Bolivia</b>	30	720	68	1.482
<b>Brasil</b>	36	1.637	221	5.454
<b>Chile</b>	47	1.516	191	4.528
<b>Perú</b>	15	349	103	2.118
<b>Paraguay</b>	17	552	77	1.782
<b>Uruguay</b>	27	614	2	98
<b>Total</b>	<b>172</b>	<b>5.388</b>	<b>662</b>	<b>15.462</b>

Destino	2001		2005	
	Empresas	Parque	Empresas	Parque
<b>Bolivia</b>	383	4.188	529	6.975
<b>Brasil</b>	730	10.702	966	13.934
<b>Chile</b>	581	8.430	1.117	14.351
<b>Perú</b>	4	35	557	8.133
<b>Paraguay</b>	423	5.520	494	8.870
<b>Uruguay</b>	324	6.260	0	0
<b>Total</b>	<b>2.445</b>	<b>35.135</b>	<b>3.663</b>	<b>52.263</b>

FUENTE: CNRT

<sup>17</sup> La cantidad real de empresas habilitadas es sustancialmente menor a la cantidad de permisos en virtud de que una porción de ellas tiene permiso para operar con más de un país; por ejemplo, la cantidad real de empresas argentinas habilitadas internacionalmente en el año 2005 era de 2.129. De manera similar, el parque total real habilitado era de 22.892 unidades.

Este notable crecimiento en la oferta de bodega internacional no ha sido una excepción de la Argentina sino consecuencia directa del incremento sustancial del comercio denotado entre los países vecinos al amparo del Tratado de Asunción que diera origen al Mercado Común del Sur (MERCOSUR), suscripto en 1991 entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay<sup>18</sup>. En 1996, por el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR–Chile y el Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR–Bolivia, se convino la asociación de dichos países con el MERCOSUR.

El MERCOSUR es un acuerdo internacional tendiente a la integración de las economías de los Estados Parte, en cuyo seno se han conformado comisiones de trabajo temáticas tendientes a avanzar en ese proceso. El grupo de trabajo que incorpora a la temática del transporte es el denominado Subgrupo de Trabajo N° 5–Transportes.

### **2.3. REQUISITOS PARA CIRCULAR EN LA JURISDICCIÓN NACIONAL**

Los requisitos para circular fijados por la ley 24.653 y por la ley 24.449 para el transporte interjurisdiccional e internacional, se refieren a aquellos vehículos cuya capacidad de carga sea igual o superior a los 700 kilogramos, y son los siguientes:

- Constancia de inscripción del vehículo y del transportista en el Registro Único del Transporte Automotor (RUTA).
- Cédula de Identificación del vehículo.
- Constancia de realización de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) por el vehículo.
- Licencia de conducir del conductor del vehículo.
- Licencia Nacional Habilitante (LNH) del conductor del vehículo.

---

<sup>18</sup> Entre 1990 y 2004, el comercio intra MERCOSUR se incrementó en más de un 500% y el comercio internacional de Argentina con los países miembros del MERCOSUR (más Chile y Bolivia) aumentó casi 7 veces.

- Constancia de la contratación de seguros obligatorios.
- Documento de transporte, carta de porte o guía de la carga transportada.
- En caso de transporte internacional, la documentación determinada por los Acuerdos, Tratados y Convenios.
- En los casos de vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas, la documentación específica exigida por la normativa vigente en la materia.
- En los supuestos en que el tránsito necesite de un permiso especial de circulación, el instrumento que acredite la concesión del mismo.

Los organismos que pueden requerir esta documentación son: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, la Gendarmería Nacional o la Prefectura Naval Argentina, estos dos últimos por delegación mediante convenio con la Secretaría de Transporte—CNRT.

### **2.3.1. REGISTRO ÚNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (RUTA)**

El Registro Único del Transporte Automotor (RUTA), creado por la Ley de Transporte N° 24.653 y reglamentado por el Decreto N° 1.035 del año 2002, funciona en el ámbito de la Secretaría de Transporte siendo la Comisión Nacional de Regulación del Transporte la encargada de fiscalizarlo. El RUTA está administrado por un Directorio integrado por la Secretaría de Transporte, CATAC, CNTA, FADEEAC, el Sindicato de Camioneros, Gendarmería Nacional y la Universidad Tecnológica Nacional.

En él deben inscribirse todas aquellas personas físicas o jurídicas que realicen transporte o servicios de transporte, en carácter de actividad exclusiva o no, como condición ineludible para ejercerla. La inscripción se realiza en locales habilitados por el Directorio y pertenecientes a las Cámaras adheridas a las organizaciones empresariales que lo integran.

Si bien este registro fue creado en el ámbito de los servicios de carácter interjurisdiccional, ya se han adherido al mismo algunas provincias en tanto otras se encuentran analizando su incorporación. De esta manera, si el RUTA alcanzara a todas las jurisdicciones provinciales, además de la nacional donde fue creado, se encontrarían inscriptas la totalidad de las empresas propietarias de vehículos y del parque automotor de cargas del país.

Cabe destacar que el RUTA es el primer emprendimiento respaldado en una ley luego de muchos intentos fallidos a lo largo de las últimas décadas, fracasos que deben explicarse en la falta de continuidad en las políticas de transporte y de apoyo del grueso o de una parte importante del sector empresario con representatividad en las cámaras respectivas.

Una particularidad que presenta el RUTA es que el mismo resulta sin costo para el transportista ya que su financiamiento se realiza con cargo al Sistema Integrado de Transporte Automotor Urbano (SISTAU).

La implementación del RUTA consolidó normativamente, y con un mayor alcance temporal, un esquema de subsidios que había nacido en el año 2001 al amparo de los denominados Convenios para Mejorar la Competitividad y la Generación de Empleo, impulsados por el Gobierno Nacional para incrementar la rentabilidad de varios sectores de la economía argentina, incluyendo el transporte automotor, tanto de cargas como de pasajeros<sup>19</sup>. Entre los subsidios del Plan se encontraba la aplicación de rebajas en los corredores viales nacionales concesionados mediante el sistema de peaje y el pago a cuenta del IVA de las contribuciones patronales.

Mediante la Resolución Conjunta N° 543 y 251 del año

---

<sup>19</sup> El Convenio de Competitividad (conocido como Planes de Competitividad) del transporte automotor de cargas tuvo sus antecedentes en el Régimen de Subsidio Temporario para el Transporte, del año 2000.

2003, de los Ministerios de Economía y Producción, y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, se aprueba el Régimen de Fomento de la Profesionalización del Transporte de Cargas (REFOP), que será financiado con un 3% del total de fondos que ingresen al Sistema Integrado de Transporte Terrestre (SITRANS) y con cargo SISTAU<sup>20</sup>.

Los beneficiarios del REFOP, aquéllos transportistas de cargas por automotor que estén inscriptos en el RUTA, que den cumplimiento al Convenio Colectivo de Trabajo N° 40/89 y que todo su personal de conducción tenga su licencia nacional habilitante vigente, perciben acreencias por una suma equivalente a las contribuciones patronales sobre la nómina salarial con destino a los subsistemas de la seguridad social.

Pero la inscripción en el RUTA conlleva también subsidios adicionales como la reducción en las tarifas de peaje en la red vial nacional concesionada, según lo establece el Decreto N° 301/04 y la compensación del 100% del arancel correspondiente a la Evaluación Psicofísica de los Conductores Profesionales de Vehículos de Transporte Terrestre de Cargas Generales y Peligrosas de Jurisdicción Nacional, esto último establecido en la Resolución ST 556/2004 junto con la compensación de una porción de los aranceles para Cursos de Primera Formación y del Establecimiento de la Formación Profesional de los Conductores de Vehículos de Transporte Terrestre de Cargas Generales de Jurisdicción Nacional.

En definitiva, los últimos años han modificado parcialmente una historia de desarrollo de la actividad caracterizada por la independencia sectorial respecto del Sector Público y cuyas consecuencias, de tener alguna, se verán en los próximos años.

---

<sup>20</sup> Otro 2% adicional será destinado a un objetivo un tanto más difuso: generar acciones tendientes a favorecer aspectos vinculados a la transformación del sistema de transporte de cargas por automotor de Jurisdicción Nacional.

## FUNCIONES DEL RUTA

a) Inscribir a toda persona física o de existencia ideal, que realice servicio de transporte por automotor de cargas y que cumpla con los requisitos que establezca la Autoridad de Aplicación de acuerdo con lo estipulado por la Ley N° 24.653.

b) Otorgar el certificado que acredite la inscripción.

c) Llevar el registro de altas, bajas y modificaciones, ordenado e informatizado.

d) Procesar la información registrada a los fines de su elaboración estadística.

e) Brindar la información pública a todo aquél que lo requiera, según las normas y recaudos que se establezcan, y difundir las estadísticas elaboradas propendiendo a la mejor calidad de los servicios de transporte y a la transparencia del mercado.

f) Implementar un sistema informático para la elaboración estadística del transporte internacional.

## CATEGORÍAS SEGÚN ESPECIALIDAD

Las inscripciones se formalizan de acuerdo con las siguientes categorías, según su especialidad de tráfico, pudiendo los interesados inscribirse en una o más de ellas:

a) Transportista de Carga Masiva o a Granel (T.C.M.G.): comprende a quien realice transporte de bienes homogéneos efectuado por un transportista, que sin necesidad de pasar por su depósito tiene uno o varios destinos y se encuentra respaldado por uno o más documentos contractuales.

b) Transportista de Carga Peligrosa (T.C.Pg.): comprende al transportista que realice traslado de sustancias o mercancías consideradas peligrosas por la normativa vigente, que sin necesidad de pasar por un depósito propio, tiene uno o varios destinos y que se encuentra amparado por uno o más documentos respaldatorios. Si las sustancias o las mercancías fueran acopiadas en el depósito del transportista éste deberá cumplir en lo pertinente, con las especificaciones previstas para la especia-

lidad de carga fraccionada.

c) Transportista de Carga Fraccionada (T.C.F.): comprende el traslado efectuado por un transportista, como actividad principal o accesoria y con un fin económico, de bienes compatibles que puedan ser consolidados en la misma bodega, acopiados en uno o varios orígenes, de uno a varios dadores de carga, con uno o más destinos y con entregas completas o fraccionadas.

d) Transportista de Carga Propia (T.C.P): comprende los servicios de transporte automotor de cargas realizados por comerciantes, industriales, ganaderos, agricultores, empresas y entidades privadas en general, mediante vehículos automotores de su propiedad, de efectos y mercaderías o efectos sin transformación o elaboración de los mismos. Sólo podrá ser considerado automotor propio de esas mercaderías o productos el transporte efectuado en los vehículos de propiedad de quien transporta, cuando el precio de venta de las mercaderías sea fijo y uniforme, es decir, independiente del lugar de entrega.

e) Transportista de Tráficos Especiales (T.T.E.): comprende actividades que por sus características técnicas requieren de normas específicas de regulación, cuya determinación corresponde a la Secretaria de Transporte, como el transporte de caudales, de cargas indivisibles (ingeniería del transporte), de correos o valores bancarios, de recolección de residuos, de trabajos en la vía pública, de ganado mayor o de cualquier otro que determine el referido organismo.

f) Transportista de Carga Internacional (T.C.I.): comprende el traslado de mercaderías efectuado por un transportista entre la Republica Argentina y otro país.

#### CATEGORÍAS SEGÚN SU ESTRUCTURA OPERATIVA

a) Empresa: a cuyos fines deberá encontrarse inscripta en la Inspección General de Justicia. Con propósitos estadísticos, deberán aportarse los datos relativos a su situación patrimonial, en base a la cantidad de unidades de su propiedad, antigüedad de las mis-

mas y su infraestructura (depósitos, talleres, lavaderos y sucursales).

b) Transportista Individual: a cuyos fines se deberá acreditar el cumplimiento de la obligación de emitir cartas de porte.

c) Fleteros: a cuyos fines se deberá acreditar el nombre y domicilio del principal por cuenta de quien realizará servicios de transporte.

### **2.3.2. REGULACIONES ESPECIALES**

Además de la reglamentación general que regula el transporte de cargas por camión, deben sumarse otras normativas que se refieren al transporte de algunos tipos particulares de carga y que dan a otros organismos la potestad de ejercer el control sobre el mismo.

Los organismos que pueden requerir esta documentación son: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, la Gendarmería Nacional o la Prefectura Naval Argentina, estos dos últimos por delegación mediante convenio con la Secretaría de Transporte – CNRT.

A continuación se resumen algunas de esas normas y las cargas que son susceptibles de un trato especial:

#### **TRANSPORTE DE CARGAS PELIGROSAS**

En el Anexo S del Decreto 779 del año 1995 (reglamentario de la Ley de Tránsito) se estableció el “Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera”. En su artículo 5, dice: “El transporte de las mercancías peligrosas se regirá por las disposiciones del presente Reglamento General y por la reglamentación específica vigente dispuesta por los organismos designados Autoridad de Aplicación de leyes o normas relativas a determinadas mercancías peligrosas, tales como la DIRECCION GENERAL DE FABRICACIONES MILITARES, la SUBSECRETARIA DE COMBUSTIBLES, la COMISION NACIONAL DE ENERGIA ATOMICA, la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO, etcétera”.

A partir de esta norma, sucesivas resoluciones de la Secretaría de Transporte se agregaron al cuerpo normativo, las más importantes que hoy siguen vigentes son:

- Resolución N° 195/97: incorpora normas técnicas al Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera.
- Resolución N° 110/97: establece el “Curso de Capacitación Básico Obligatorio para Conductores de Vehículos Empleados en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera”
- Resolución N° 208/99: incorpora al Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, el Régimen de Infracciones y Sanciones al Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), aprobado por Decisión N° 8/97 del Consejo del Mercado.

Por otra parte, el Grupo Mercado Común del MERCUSUR emitió la Resolución N° 10/ 2000, “Instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancías peligrosas en el MERCOSUR”, donde se especifica, entre otras exigencias, la documentación obligatoria, la identificación de los vehículos de transporte, las condiciones del vehículo, equipamientos y cargamento, y el equipamiento de seguridad obligatorio. También establece las condiciones especiales para el Transporte de Mercancías Peligrosas en cantidades limitadas y fija los procedimientos para los casos de retención del vehículo o de emergencias.

Dentro de las cargas peligrosas se puede mencionar a:

**COMBUSTIBLES:** la Subsecretaría de Combustibles, haciendo uso de las facultades conferidas por el Anexo S del Decreto N° 779/95, ha reglamentado a través de la Disposición N° 299 del año 1998, los requisitos que deben cumplir los tanques cisternas para el transporte de combustibles líquidos y gas licuado de petróleo.

**ARMAS Y EXPLOSIVOS:** la norma que regula el transporte de estos elementos es la ley 20.429, del año 1973 (artículos 12, 26

y 33), reglamentada por los Decretos N° 395/75 (armas de guerra y de uso civil) y N° 302/83 (pólvora y explosivos), y fija como autoridad con competencia en el tema al Registro Nacional de Armas (RENAR).

El transporte de cantidades de armas de guerra y sus municiones requerirá autorización previa del Registro Nacional de Armas. Este permiso, que deberá ser renovado anualmente, amparará a todo transporte realizado durante su vigencia, y su copia autenticada deberá remitirse junto con el material. Además del documento aludido, deberá acompañar a la carga un remito en el cual figurará el listado de todo el material. Una copia de dicho remito será enviada al RENAR, antes o al iniciar el movimiento de cada embarque hacia su destino. Las empresas de transporte no podrán aceptar la carga de armas y demás materiales clasificados de guerra, si junto con los mismos no se hace entrega de copia autenticada de la autorización previa del Registro Nacional de Armas y remito con el listado del material.

El transporte de armas de uso civil y sus municiones deberá efectuarse con permiso de la autoridad local de fiscalización con jurisdicción en el lugar de origen del material. Esta autorización deberá ser renovada anualmente y amparará a todo transporte realizado durante su vigencia. El material transportado deberá ser acompañado por un remito en el cual figurará el listado de las armas. Las empresas de transporte no podrán aceptar la carga de armas de uso civil, si previamente no se les ha hecho entrega de copia autenticada por escribano de la autorización de transporte, la que deberán conservar en su poder.

Todo cargamento de explosivos deberá estar acompañado de factura o remito del proveedor. En ausencia de los documentos mencionados deberá contarse con autorización escrita del RENAR. Las empresas de transporte agregarán esos documentos a la guía correspondiente.

Adicionalmente estas normas sugieren procedimientos para el transporte seguro de este tipo de cargas.

**MATERIALES RADIOACTIVOS:** en Argentina, todo transporte de material radiactivo debe cumplir con los requisitos de aplicación establecidos en la Revisión I de la Norma AR 10.16.1 “Transporte de materiales radiactivos” de la Autoridad Regulatoria Nuclear (ARN) del año 2001.

Esa norma adopta todos los criterios establecidos en el documento “Reglamento para el Transporte Seguro de Materiales Radiactivos” Requisitos<sup>21</sup>.

La norma AR 10.16.1 establece los requisitos mínimos de seguridad que permiten proteger a las personas, los bienes y el ambiente de los efectos nocivos de las radiaciones ionizantes durante el transporte de materiales radiactivos. Es aplicable a todas las modalidades de desplazamiento por vía terrestre, acuática o aérea de materiales radiactivos que no formen parte del medio de transporte.

#### TRANSPORTE DE ESTUPEFACIENTES

La ley 23.737 prohíbe el transporte de estupefacientes, de materia prima para su elaboración y de plantas o semillas utilizables para la producción de los mismos, pero prevé un registro especial para la inscripción para los transportistas de precursores químicos<sup>22</sup>. Los decretos N° 1.095/96 y N° 1.161/2000 reglamentan las medidas para el control de la producción nacional y el comercio interior y exterior de los precursores químicos.

La Secretaría de Programación para la Prevención de la Drogadicción y la Lucha contra el Narcotráfico de la Nación (SEDRONAR), es la que coordina a nivel nacional la información y las estrategias tendientes a detectar y desbaratar el

---

<sup>21</sup> Colección de Normas de Seguridad N° TS-R-I del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA). Edición de 1996 (Revisada).

<sup>22</sup> Sustancias o productos químicos autorizados y que por sus características o componentes puedan ser derivados ilegalmente para servir de base y ser utilizados en la elaboración de estupefacientes.

comercio y distribución. Dentro de la órbita de esta Secretaría se encuentra el RENPRE (Registro Nacional de Precursores Químicos), que es donde deben registrarse todas aquellas personas, empresas, instituciones o sociedades comerciales que mantengan alguna relación con precursores químicos realizando cualquier actividad, entre ellas el transporte.

#### TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS

El Decreto N° 1.299 del año 1997 exige que las empresas dedicadas a la distribución de especialidades medicinales deben registrarse en la Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica (ANMAT). Mediante la Disposición N° 7.439/99 la ANMAT estableció las condiciones para la habilitación de empresas como distribuidoras de medicamentos, contemplando la gestión de un operador logístico que también debe estar registrado ante este Organismo.

Además del registro, la ANMAT ha dictado normas referidas a la manipulación y resguardo de las especialidades medicinales.

#### TRANSPORTE DE RESIDUOS PELIGROSOS

La ley 24.051, reglamentada por el Decreto N° 831/93 establece la normativa para las actividades de generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos. Los titulares de las actividades consignadas, sean personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, deben inscribirse en el Registro Nacional de Generadores y Operadores de Residuos Peligrosos, que lleva la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano.

Los transportistas de residuos peligrosos deben cumplir con las siguientes disposiciones:

a) Todo vehículo que realice transporte de residuos peligrosos, debe estar equipado con un sistema o elemento de control autorizado por la Secretaría de Transporte.

b) El envasado y rotulado para el transporte de residuos

peligrosos, y las normas a cumplir en caso de derrame o liberación accidental de residuos peligrosos deben ajustarse a los requisitos establecidos por el Reglamento General para el Transporte de Material Peligroso por Carretera.

c) Los conductores de los vehículos que transporten residuos peligrosos deben poseer una licencia especial para trasladar este tipo de cargas y aprobar un curso sobre transporte de materiales y residuos peligrosos y la incidencia de la naturaleza de la carga en la conducción.

Sin embargo esta reglamentación es válida para el transporte interjurisdiccional, por lo tanto se aprobó la ley 25.612 que establece los presupuestos mínimos para la Gestión Integral de Residuos Industriales y de Actividades de Servicios. Esta norma dispone que el registro de los responsables, desde la generación hasta la disposición final de los residuos peligrosos pasando por los transportistas, sea realizado por las autoridades provinciales, compartiendo la información con la Autoridad Ambiental Nacional.

Esta ley contempla una reglamentación específica para el transporte de residuos industriales (artículos 23 al 28), fijando las obligaciones que deberán cumplir los transportistas así como su responsabilidad ante un eventual daño ambiental.

#### TRANSPORTE DE SUSTANCIAS ALIMENTICIAS

De acuerdo al Decreto N° 4.238/68 y sus normas modificatorias el “Reglamento de Inspección de Productos, Subproductos y Derivados de Origen Animal” indica que todo vehículo utilizado para el traslado de productos, subproductos y derivados de origen animal fuera de los establecimientos productores debe contar con equipamiento especialmente acondicionado. Estos vehículos deben ser habilitados, registrados e inspeccionados por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA).

La norma clasifica los vehículos teniendo en cuenta las características de la caja de carga, contenedor o cisterna y la

existencia o no de sistemas de enfriamiento. Las categorías son las siguientes:

Categoría A — Caja, contenedor o cisterna, con aislamiento térmico (isotermo) y con equipo mecánico de frío.

Categoría B — Caja, contenedor o cisterna, con aislamiento térmico (isotermo) sin equipo mecánico de frío y con sistemas refrigerantes autorizados por el SENASA.

Categoría C — Caja con aislamiento térmico (isotermo) sin equipo mecánico de frío.

Categoría D — Caja sin aislamiento térmico.

Categoría E — Sin caja.

El vehículo deberá portar la habilitación del SENASA cuando se encuentre realizando el traslado de sustancias alimenticias.

#### TRANSPORTE EN CAMIONES BLINDADOS

La actividad económica de estos vehículos está contemplada por la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 1997 (ClNAE 97) dentro de una rama de producción específica como es Transporte de Caudales y no dentro de la rama Transporte Automotor de Cargas. De todas formas, los vehículos dedicados al transporte de caudales y documentación, que cuentan con blindaje, deben ser registrados por el Registro Nacional de Armas (RENAR) y someterse a la normativa referida a las condiciones de seguridad de los mismos.

#### TRANSPORTE DE GANADO

Conforme a la normativa vigente, todo animal de las especies bovina, ovina, porcina, caprina, equina y aviar que sea transportado por cualquier parte del país, debe hacerlo amparado por el certificado sanitario denominado Documento de Tránsito Animal (DTA), que fue creado en el año 1998 en reemplazo del Permiso Sanitario para Tránsito de Animales (PSTA), del año 1995, y expedido por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad

Agroalimentaria (SENASA), de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos del Ministerio de Economía y Producción de la Nación. El DTA es un certificado que acredita el cumplimiento de las normas sanitarias por parte del establecimiento de origen que lo solicita para trasladar hacienda.

### **2.3.3. RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN FIJADAS POR LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD**

Los vehículos convencionales de carga, que no sobrepasen los límites de pesos y medidas, pueden circular libremente por toda la red vial nacional. Aquellos que sean detectados con exceso de peso, deben descargar el exceso y abonar la tasa de resarcimiento que establece el Decreto N° 79/98 y la multa correspondiente.

Los vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí, los portacontenedores y otros vehículos destinados al transporte de contenedores, deben respetar las siguientes restricciones a la circulación:

- No pueden circular con lluvia o niebla;
- No pueden ingresar en ciudades. Esta restricción no se aplica si el vehículo utiliza autopistas o posee autorización de la autoridad local;
- No pueden circular por los tramos de camino que la autoridad vial le restrinja en función de las características de los mismos.

Los vehículos convencionales de carga que transporten una carga indivisible que no sobrepase los 4,30 metros de altura, 2 metros de saliente trasera y cuyo sobrecarga no supere el 30% del ancho del vehículo deben solicitar un permiso especial de circulación en las Oficinas de Permisos habilitadas por la DNV. Este permiso se refiere al exceso en las dimensiones de la carga transportada pero no a los pesos máximos.

Los vehículos especiales de carga que transporten carga indivisible de gran tamaño, equipos petroleros, grúas y equipos

especiales deben solicitar un permiso de circulación por primera vez en la sede central de la DNV y luego en las Oficinas de Permisos habilitadas por ésta. Estos vehículos no sólo tienen restricciones a la circulación sino que, además, deben pagar un canon a la DNV.

Los vehículos especiales que transporten maquinaria agrícola deben cumplir con lo establecido en el Decreto N° 79 del año 1998, en lo referido a la “Norma para la circulación de maquinaria agrícola”, que establece los requisitos para los equipos, las condiciones para la circulación, la señalización y las dimensiones que deben poseer los mismos.

## **2.4. TRANSPORTE PROVINCIAL**

La desregulación del sector en materia de tráficos nacionales se replica también en las distintas jurisdicciones provinciales para los tráficos intraprovinciales.

En distintos períodos, las provincias implementaron sistemas regulatorios para algunos tipos de mercancías, como granos y subproductos. Ello se basaba en la consideración del transporte de tales cargas como servicio público e implicaba la inscripción en un registro, la fijación de tarifas oficiales o la existencia de reserva de mercado.

La actualidad es hoy bien diferente y el transporte provincial de cargas por automotor se encuentra absolutamente desregulado en la totalidad del territorio argentino.

La única diferencia existente entre los marcos regulatorios provinciales y el nacional es que en varias jurisdicciones rige, de manera más formal que práctica, la existencia de precios de referencia para el transporte de determinados productos, acordados en reuniones multisectoriales entre transportistas, productores y autoridades de transporte. Sin embargo, si bien existe la presión por parte de transportistas de establecer precios sostén para algunos productos, en la práctica siguen estando desregulados. Los precios referenciales sólo son de cierta apli-

cabilidad por parte de algunos transportistas, en general los de mejor posicionamiento en el mercado, hacia algunos productores, en general pequeños.

Respecto de regulaciones técnicas, las provincias ejercen su poder de policía en materia de características de los vehículos y de circulación por las rutas, las que pueden, incluso, diferir de lo vigente en el orden nacional, según aquéllas adhieran parcialmente o simplemente no adhieran a las normas nacionales en la materia y definan esquemas diferenciados al de la Jurisdicción Nacional. Estas divergencias, que existen, son motivo de controversias legales sobre el efectivo control que, en algunos casos, lleva a un vacío legal de hecho.