



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS	
COMISIÓN DE MOVIMIENTO	
29 ABR 2024	
Recibido.....	11:23.....Hs.
Nº.....	53669.....C.D.

**PROYECTO DE COMUNICACIÓN  
PEDIDO DE INFORME**

La Cámara de Diputados de Santa Fe vería con agrado, que el Poder Ejecutivo por intermedio del organismo correspondiente, proceda a informar si se están aplicando las disposiciones estipuladas en el Decreto N° 3451/18 en lo referente al régimen de Pesos y Dimensiones de vehículos de transporte, como así también si está vigente la Resolución N° 1179 del 27/07/22 de la Dirección Provincial de Vialidad o en su defecto si esta fue reemplazada, derogada o actualizada, donde se habilita la circulación de los vehículos denominados bitrenes por los tramos de rutas provinciales detallados en el Anexo I de la mencionada Resolución.

**María Fernanda Castellani**  
**Diputada Provincial**



### FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En este tema que estamos abordando mediante este proyecto, planteamos se nos informe con relación al Decreto 3451/18, en el cual en su artículo 1º se expresa la “adhesión, en cuanto no se oponga a las disposiciones del presente a lo normado por Decreto Nacional N° 574/14, modificado por Decreto Nacional N° 32/18, reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 en lo referente al régimen de Pesos y Dimensiones de vehículos de transporte. Adhiérase también, en cuanto no se oponga a las disposiciones del presente y las normas que dicten las autoridades de aplicación definidas en el Artículo 2 del presente, a la Resolución N° 884/18 del Ministerio de Transporte de la Nación”.

También expresamos nuestra necesidad de conocer si está vigente la Resolución N° 1179 del 27/07/22 de la Dirección Provincial de Vialidad o en su defecto si esta fue reemplazada, derogada o actualizada, donde se habilita la circulación de los vehículos denominados bitrenes por los tramos de rutas provinciales detallados en el Anexo I de la mencionada Resolución.

Debemos expresarnos sobre este tema, e ilustrar las ventajas de este tipo de medio de transporte, como así también hacer una breve reseña del desarrollo de estos vehículos y su influencia positiva en la industria.

La implementación de bitrenes es un tema que está en agenda desde hace algunos años. Para ser precisos, desde su llegada al país en 2018. Hay varios estudios que demuestran que son más seguros, eficientes y sostenibles que los camiones de carga convencionales. Sin embargo, actualmente la flota de bitrenes es ínfima y los corredores en los que están habilitados no llegan a sumar 2000 kilómetros.

Debemos comenzar preguntándonos y dar respuestas a ¿Qué es un bitren?, un vehículo de carga compuesto por un camión tractor y dos remolques vinculados por un acople de tipo “B”, o plato de enganche, que se inserta en la categoría de vehículos combinados de alto rendimiento (High Capacity Vehicles o HCVs en inglés). De acuerdo con el Foro Internacional del Transporte, los HCVs contribuyen a la descarbonización del transporte porque reducen la cantidad de emisiones de carbono necesarias por viaje en un rango del 15 al 40%.

La diferencia entre un bitren y un camión estándar está en que el primero supera al segundo en muchos aspectos. Para empezar, en la capacidad de carga: un bitren tiene



## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

una capacidad de carga de entre 60 y 75 toneladas, alrededor del 75% más que un camión convencional. Esto sumado a un consumo más eficiente hace que usar un bitren en lugar de un camión normal signifique una reducción en los costos logísticos. De acuerdo con un estudio realizado en febrero de este año en el que participaron varias empresas del sector industrial local, el bitren utiliza aproximadamente dos tercios del combustible. En consecuencia, las emisiones de CO<sub>2</sub> también disminuyen un 32%.

Por otro lado, y en contra del mito inicial que había en la industria del transporte frente al potencial peligro de vehículos más largos y pesados, los bitrenes son más seguros, según el Foro Internacional de Transporte. Esto se debe a que las nuevas disposiciones en materia de seguridad vial son más exigentes, y obligan a vehículos de carga de estas dimensiones a incluir tecnología como sistemas de freno ABS y EBS; sistemas de estabilidad electrónicos para bajar la potencia y frenar con más precisión; control de velocidad de fábrica de hasta 80 km/h; mejor suspensión neumática con mejor adherencia; y mejor relación potencia-peso, cosa que garantiza una velocidad constante independientemente del relieve del camino. Además, todos los bitrenes son monitoreados por GPS.

Con el objetivo de alentar su uso y poner el tema en agenda, la Unión Industrial Argentina (UIA) y algunas cámaras sectoriales (de los sectores forestal, cervecero, acero, cemento y acoplados y semirremolques, entre otras) encargaron un estudio al Instituto de Seguridad Vial (ISEV) y al Smart Freight Center (organización internacional sin fines de lucro que mide los niveles de emisiones del transporte de carga) para exponer las ventajas de los bitrenes. El trabajo, elaborado por Eduardo Bertotti, director del ISEV, y por Jorge Tesler (Smart Freight Center), demostró que el riesgo que representa un bitren es menos de la mitad del riesgo que suponen los camiones y tractocamiones.

Repasando a la historia reciente, sobre este tema, en la Argentina, en 2012 se llevó a cabo la primera prueba piloto en implementación de bitrenes en la provincia de San Luis, y en enero del 2018 empezaron a funcionar oficialmente en el país. Están regulados por la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y su Decreto Reglamentario N° 779/95. Según esta normativa, los bitrenes pueden tener una longitud máxima de 25,50 metros y un peso máximo de 45 toneladas, y su circulación está restringida en ciertas áreas urbanas y en algunas rutas y autopistas, y su operación requiere de una licencia especial para conductores. Estos datos fueron actualizados por Decreto Nacional N° 32/18 y Resolución N° 884/18.



## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Son varias las empresas que usan hoy bitrenes, entre ellas Cervecería y Maltería Quilmes, YPF, Coca-Cola, Ternium, Axion, Shell, Renault y Toyota, aunque la flota de este tipo de transporte de carga es todavía incipiente en el país, y representa menos del 0,01% del parque automotor total.

Esto se debe, principalmente, a que las rutas de libre circulación para los bitrenes son todavía muy pocas. Aunque en teoría hay un total de 15.000 kilómetros de rutas habilitados, en la práctica estos se convierten en 1800 kilómetros reales, ya que hay muchos tramos inconexos de por medio. Así, el panorama es de miles de kilómetros técnicamente preparados para los bitrenes, pero a los que los bitrenes no pueden tener acceso.

Entre los corredores viales en los que los bitrenes estarían autorizados a circular dentro del país están el Corredor Atlántico: desde el puerto de Buenos Aires hasta Mar del Plata; el Corredor Central: desde el puerto de Buenos Aires hasta Córdoba y San Luis; y el Mesopotámico (Puerto Iguazú a Zárate). En tanto, esperan su aprobación los corredores Norte (desde Salta hasta Jujuy y Tucumán); Sur (Buenos Aires-Bahía Blanca); el ligado a Vaca Muerta (Neuquén, Río Negro y Río Gallegos); y Cuyo (Buenos Aires-Mendoza y San Juan).

Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Canadá, México, Brasil y Uruguay son algunos de los ejemplos exitosos que se estudiaron antes de lanzar el uso de bitrenes en la Argentina. Actualmente, Australia es el caso en el que la implementación de bitrenes alcanzó el máximo de 30%. El caso de Uruguay es interesante para quienes buscan empujar su uso. El país vecino empezó en el 2007 con el desarrollo de bitrenes, y hoy cuenta con tritrenes de 30 metros de largo.

Los bitrenes son alternativas de transporte no solo más eficiente, sino también más sostenibles y seguras. Necesitamos avanzar en conjunto tanto con las empresas dadoras de carga como los transportistas y el estado nacional, y los provinciales y municipales como reguladores, para poder acelerar el ritmo de adopción de esta tecnología que ya se demostró ser, ante todo, beneficiosa.

Desde el punto de vista estrictamente técnico tomamos el ejemplo de un modelo fabricado íntegramente en nuestra provincia y en la descripción encontramos las virtudes de este tipo de transporte de cargas: Capacidad de carga total de 52.500 Kg. Está compuesto por un vagón delantero y uno trasero, ambos con una capacidad de carga neta de 26.250Kg. Tara primer semi: 6.720 kg. Tara segundo semi: 6.240kg. Fabricado íntegramente en Chapa de Alta Resistencia.



## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Capacidad volumétrica (35+ 35)m<sup>3</sup>. Peso bruto total combinado PBTC 75 toneladas. Suspensión neumática integral ITG marca Boero. Primer eje elevable y descenso automático, con la carga y con la velocidad. Sistema de frenos neumático con sistema antibloqueo ABS, sistema electrónico de frenado EBS en todos los ejes y control electrónico de estabilidad ESC - RSS. Tándem de ejes con sistema de balanza referencial visualizable en el tablero digital. Iluminación totalmente con sistema Led y faros de luz antiniebla. Dispositivos laterales de protección según Norma IRAM-AITA 10276. Paragolpes trasero cumple la norma IRAM-AITA 10260. Cajones de herramientas plásticos. Tanque de agua Este equipo optimiza significativamente la actividad del transporte de granos, no solamente por su gran capacidad de carga sino también por su velocidad de vaciado. El vagón delantero tiene una velocidad de descarga de 55 segundos y el trasero de 2 minutos, 20 segundos. Menos tiempos operativos significan una importante reducción de costos.

La creciente utilización de los Vehículos de Carga de Alta Productividad (bitren) fue una de las estrategias para poder trasladar la producción de una manera más eficiente en diversos países del mundo. El ingeniero australiano Bob Pearson, uno de los mayores especialistas a nivel mundial en bitrenes, manifestó en una visita reciente a la Argentina la potencialidad de este medio de transporte para toda la región porque la matrícula del transporte a nivel mundial es del 80-85 % por carreteras.

El sector del transporte (cargas y pasajeros), que comprende el 23% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero (GEI), es la tercera fuente más grande de emisiones de GEI después de la industria y la construcción. Por su parte, el transporte de mercancías representó el 36% de las emisiones del transporte en 2015. Con una capacidad de carga entre 60 y 75 toneladas totales, los bitrenes suman tecnología y elementos de seguridad para adaptarse a las nuevas y más exigentes disposiciones en materia de seguridad vial y de contaminación producida por los vehículos, con nuevas y mayores relaciones de potencia-peso.

El Decreto 32/2018 Nacional, es el que establece las normativas relacionadas con el uso de los bitrenes y los denominados escalables (peso bruto entre 45 y 55 toneladas) en el país, definiendo límites de peso/potencia para mejorar la seguridad vial y disminuir las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Actualmente existen rutas que no permiten la circulación de bitrenes, debido a que necesitan adaptaciones y mejoras. La mayor dificultad (no excluyente de otros problemas), reside en la capacidad de carga de los puentes.



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

En cuanto a normativas, diez provincias no han manifestado aún su adhesión al decreto 32/18, creando confusión normativa en cuanto a las rutas por las que es posible transitar, en particular ya que se puede circular por rutas nacionales, pero no por las rutas provinciales, lo que limita considerablemente el potencial de crecimiento de flotas con alto rendimiento en el transporte de cargas. Esto redobla los esfuerzos de propiciar soluciones profundizando la articulación público privada de manera más federal.

Por último se requiere un esfuerzo mundial coordinado en el sector del transporte, cuestión fundamental para alcanzar nuestros objetivos del Acuerdo de París sobre el Cambio Climático y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Se prevé que el sector del transporte que depende de los combustibles fósiles se convierta en el sector con más intensidad de las emisiones de carbono para 2040.

Por lo expuesto y considerando la importancia del tema planteado, es que solicito a mis pares el acompañamiento del siguiente proyecto.

**María Fernanda Castellani**  
**Diputada Provincial**