



## **XVII CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD Y TRÁNSITO**

Trabajo Técnico: **GANADORES Y PERDEDORES POR LA RESOLUCIÓN N° 0254/97 DE LA DNV: NORMAS PARA EL INGRESO Y EGRESO A ESTACIONES DE SERVICIO DESDE AUTOPISTAS B) Y C)**

Área Temática **SEGURIDAD VIAL**

**Vías de Comunicación**

**Intervenciones de Seguridad en Carreteras**

Autores **Martín Diego Pirola** – Abogado Especialista en Derecho de Daños (UB-Argentina y USAL-España)

DNI 22002694 – PRE- 00150

Monteagudo 698 CP 3500

Resistencia – Chaco

Tel: +54 362 4421983

[martindiegopirola@gmail.com](mailto:martindiegopirola@gmail.com)



**Francisco Justo Sierra** - Ingeniero Civil UBA – CPIC 6311

DNI 4723357 – PRE-00127

Avenida Centenario 1825 9A CP 1643

Beccar – San Isidro – Buenos Aires

Tel: +54 011 47471829

[franjustierra@yahoo.com](mailto:franjustierra@yahoo.com)



## RESUMEN 20041-RES

### **GANADORES Y PERDEDORES POR LA RESOLUCIÓN N° 0254/97 DE LA DNV: NORMAS PARA EL INGRESO Y EGRESO A ESTACIONES DE SERVICIO DESDE AUTOPISTAS B) ESTACIONES DE SERVICIO A UBICAR ENTRE LAS DOS CALZADAS DE LA AUTOPISTA**

1. Antecedentes y fundamentos de la Resolución DNV N° 0254/97.
2. Contradicción de términos, se exige condición segura de maniobras comprobadamente peligrosas:
  - 2.1. Al salir y entrar en las calzadas principales desde la Estación de Servicio: Entrecruzamiento entre autos y camiones con unos 50 km/h de diferencia de velocidad permitida.
  - 2.2. Al entrar en las calzadas principales punto ciego visual conductor de espejo retrovisor lado acompañante que le impide ver los claros en el tránsito por el carril rápido.
3. Ley 24.449
  - 3.1 Art. 39 b) CONDICIONES PARA CONDUCIR se dificulta al conductor “conservar en todo momento el dominio efectivo del vehículo...”
  - 3.2 Art. 27 CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO.
    - Obstáculo o peligro para el tránsito
    - Previsión en el proyecto de las rutas
4. Ganadores: quienes, por qué, costos y beneficios, distribución de beneficios con los perdedores (rebajas de los servicios), qué pidieron y qué obtuvieron.
  - 4.1 Perdedores: quienes, por qué, costos y beneficios, riesgos impuestos.
  - 4.2. Condicionamiento de futuras ampliaciones del número de carriles.
5. Texto de la subsección 8.1.12 Accesos a instalaciones comerciales del Informe Final de la Actualización de Normas de Diseño y Recomendaciones de Seguridad Vial, DNV-EICAM aprobada por la SGEyP en abril 2010:
6. Ejemplos de ganadores y perdedores en RN9, pre y pos Resolución, y RN14
7. Acción correctiva: Vigencia de la A10, Nueva norma sin B)

RN9 ZÁRATE KM 92 700 x 45 m



RN9 LAGOS KM 271 700 x 45 m



RN9 KM 459.5 Salida y Entradas por derecha giro semidirecto-izquierda. Rasante Ramas bajada para desacelerar y subida para acelerar.



RN14 KM MEGA 46.5



I-95 MARYLAND 1800 x 325 m



## EUA - INCENDIOS EN ESTACIONES DE SERVICIO VIALES



## RESUMEN COMENTADO

### GANADORES Y PERDEDORES POR LA RESOLUCIÓN N° 0254/97 DE LA DNV: NORMAS PARA EL INGRESO Y EGRESO A ESTACIONES DE SERVICIO DESDE AUTOPISTAS B) ESTACIONES DE SERVICIO A UBICAR ENTRE LAS DOS CALZADAS DE LA AUTOPISTA

#### 1. Antecedentes y fundamentos de la Resolución DNV N° 0254/97.

- Peticiones interpuestas por terceros (YPF, ESSO, PETROBRAS) para construir ingresos y egresos a estaciones de servicio DESDE AUTOPISTAS (NO EN AUTOPISTAS)
- Necesidad de actualizar las Normas de la Res. N° 136/88 (Perdida en Archivos DNV)
- Evolución del parque automotor y sistemas de concesiones. (NO causa y efecto)

#### 2. Contradicción de términos, se exige condición segura de maniobras comprobadamente peligrosas:

2.1. Al salir y entrar en las calzadas principales desde la Estación de Servicio: Entrecruzamiento entre autos y camiones con unos 50 km/h de diferencia de velocidad permitida.

2.2. Al entrar en las calzadas principales punto ciego visual conductor de espejo retrovisor lado acompañante que le impide ver los claros en el tránsito por el carril rápido.

- Ver 20192-TRA

#### 3. Ley 24.449

3.1 Art. 39 b) CONDICIONES PARA CONDUCIR

- Se dificulta al conductor “conservar en todo momento el dominio efectivo del vehículo...”

3.2 Art. 27 CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO.

Obstáculo o peligro para el tránsito

Previsión en el proyecto de las rutas

- Ver 20192-TRA

#### 4. Ganadores: quienes, por qué, costos y beneficios, distribución de beneficios con los perdedores (rebajas de los servicios), qué pidieron y qué obtuvieron.

- Ganaron las concesionarias que recibieron mucho más de lo que solicitaron. No hubo audiencias públicas ni reclamos de los usuarios para ES en la mediana de las autopistas cuyas funciones son 1) dar una zona-despejada, adecuada para la recuperación de los vehículos involuntariamente despistados hacia el cantero central; 2) prever espacio para futuras ampliaciones del número de carriles.

4.1 Perdedores: quienes, por qué, costos y beneficios, riesgos impuestos.

- Los perdedores son los usuarios al perder la zona-despejada y los contribuyentes al lograr la función de las hectáreas expropiadas. Y el riesgo de tener miles de litros de combustible/explosivos a pocos metros de las calzadas principales.

Ver video de la genial secuencia de estación de servicio en la película LOS PÁJAROS de Alfred Hitchcock. <https://www.youtube.com/watch?v=D15HPy4x73g>

**5. Texto de la subsección 8.1.12 Accesos a instalaciones comerciales del Informe Final de la Actualización de Normas de Diseño y Recomendaciones de Seguridad Vial, DNV-EICAM aprobada por la SGEyP en abril 2010:**

- Las estaciones de servicio (ES) sólo podrán ubicarse fuera de la zona de camino, con adecuados accesos según la clasificación funcional del camino; desde la calzada principal a la estación de servicio, o desde la calzada principal a la colectora y desde la colectora a la estación de servicio. Particularmente en las autopistas esto significa que *las estaciones de servicio no podrán instalarse en la mediana ni entre calzadas principales y calles colectoras*. El terreno para las instalaciones necesarias será comprado o alquilado por el interesado, bajo su exclusiva responsabilidad, sin ningún compromiso por parte de la DNV.

**6. Ejemplos de ganadores y perdedores en RN9, pre y pos Resolución, y RN14**

- Galería fotográfica de pág. 3 a 5.

**7. Acción correctiva: Vigencia de la A10, Nueva norma sin B)**

- RECOMENDACIÓN pág. 10

**LEY NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL 24.449/95:** artículos relacionados

**ARTICULO 27.-** CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO. Toda construcción a erigirse dentro de la zona de camino debe contar con la autorización previa del ente vial competente.

**Siempre que no constituyan obstáculo o peligro para la normal fluidez del tránsito, se autorizarán construcciones permanentes en la zona de camino, con las medidas de seguridad para el usuario, a los siguientes fines:**

- a) Estaciones de cobro de peajes y de control de cargas y dimensiones de vehículos;
- b) Obras básicas para la infraestructura vial;
- c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios esenciales.**

La autoridad vial competente podrá autorizar construcciones permanentes utilizando el espacio aéreo de la zona de camino, montadas sobre estructuras seguras y que no representen un peligro para el tránsito. **A efectos de no entorpecer la circulación, el ente vial competente deberá fijar las alturas libres entre la rasante del camino y las construcciones a ejecutar. Para este tipo de edificaciones se podrán autorizar desvíos y playas de estacionamiento fuera de las zonas de caminos.**

La edificación de oficinas o locales para puestos de primeros auxilios, comunicaciones o abastecimientos, deberá ser prevista al formularse el proyecto de las rutas.

Para aquellos caminos con construcciones existentes, el ente vial competente deberá estudiar y aplicar las medidas pertinentes persiguiendo la obtención de las máximas garantías de seguridad al usuario.

No será permitida la instalación de puestos de control de tránsito permanentes en las zonas de caminos, debiendo transformarse los existentes en puestos de primeros auxilios o de comunicaciones, siempre que no se los considere un obstáculo para el tránsito y la seguridad del usuario.

**ARTÍCULO 39.-** CONDICIONES PARA CONDUCIR. Los conductores deben:

**b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.**

**Cualquier maniobra debe advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito.**

## COMENTARIO

No se le puede exigir al usuario vial una diligencia y previsión exagerada y sobre todo respecto de riesgos anormales o impropios de la circulación vehicular, como es el caso de los obstáculos o peligros que atentan contra la comodidad o fluidez del tránsito y la funcionalidad de la vía, ya que ello es violatorio de lo normado por el art. 39 inc. b) de la Ley Nacional de Tránsito. Esto aparece como una cláusula encubierta de eximición de responsabilidad de la autoridad vial competente, que fueron tachadas de nulas o inválidas por la jurisprudencia.

Dice XUMINI, Luis M., *¿Podemos importar las claves del éxito francés?*, <http://seguridadvial.blogspot.com> - Así menciona con meridiana claridad Xumini (*La seguridad vial y las infraestructuras*, <http://seguridadvial.blogspot.com>) que: “gestionando la seguridad y la funcionalidad de las infraestructuras, se cambia la tendencia a ser de la realidad en calles y caminos, y ello otorga un gran poder para disminuir sensiblemente la siniestralidad, mejorando la seguridad por sus causas”. Por ejemplo, mediante la construcción de autopistas se imposibilitan físicamente los graves y frecuentes choques frontales.

Una resolución de la DNV no puede desconocer o “aprovecharse” de una ley ambigua o abierta, como es el caso del art. 27 inc. c) de la Ley Nacional de Tránsito.

La resolución 0254/97 de la DNV es posterior a la Ley Nacional de Tránsito 24.449 que entró en vigencia en el año 1995, por lo que debía haberse adecuado a sus parámetros y además a todo evento, una resolución nunca puede ser contraria a una ley que tiene mayor jerarquía o importancia dentro de la pirámide jurídica.

Según el Diccionario de la Real Academia Española (consultado en [www.rae.es](http://www.rae.es)) la voz obstáculo hace referencia -en general- a un impedimento, dificultad o inconveniente.

Particularmente en el terreno de la circulación vehicular terrestre, el obstáculo se presenta como un objeto inerte<sup>1</sup> o móvil (animales y peatones), extraño a la conformación material de la vía, y con potencialidad para generar situaciones de riesgo o peligro de daño para los sujetos que hacen uso de las vías de tránsito.

Por lo que, salvo casos de excepción<sup>2</sup>, no constituirían obstáculos propiamente dichos, aquellos defectos y/o desperfectos materiales inherentes a la estructura del camino (roturas, montículos, baches, grietas, ondulaciones, etc.), que también pueden causar daños, como consecuencia del incumplimiento de la obligación de mantenimiento, conservación o reparación que tiene a su cargo la autoridad con competencia sobre la vía en todo lo que se denomina la *zona de camino* que comprende la calzada, banquetas y subbanquetas (alcantarillas, puentes, desagües, iluminación y semaforización, corte de pastos y malezas, señala-

---

<sup>1</sup> Ya sea que se encuentre en estado sólido, líquido o gaseoso, como piedras, restos de siniestros viales, neumáticos, animales muertos, manchas de aceite o combustible, arena, barro, agua acumulada, carrito de supermercado, carteles de señalización, niebla, humo, etc.

<sup>2</sup> En los que el obstáculo se estaciona o permanece en la cinta asfáltica a raíz de un vicio (ondulación) de la calzada. Así por ejemplo, el hidroplaneo es 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, y ésta última puede haberse originado por un vicio de diseño en la conformación material del asfalto (ahuellamiento de la banda de rodamiento acrecentada por el tránsito de los vehículos pesados) o en su trazado geométrico (peralte o inclinación incorrecta), y/o una defectuosa tarea de mantenimiento por parte de la autoridad competente, todo lo cual produce la falta de drenaje o escurrimiento del líquido.

miento, barandas de defensa, etc.), y todas las instalaciones anexas y comprensivas (áreas de servicios, etc.) hasta el límite geográfico de los terrenos linderos del camino (conf. art. 5 inc. z) Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 24.449/95<sup>3</sup>).

Los perjuicios originados por objetos sueltos en el espacio vial constituyen la especie o una parte en el género de los detrimentos causados por vicios o deterioros inseparables o congénitos, esencia de la infraestructura vial.

La autoridad con competencia en material vial debe preocuparse de realizar estudios previos de ingeniería vial que den sustento científico a los trabajos de proyecto y trazado de caminos seguros que reduzcan al máximo los llamados puntos negros o de conflicto, para incluir el componente de seguridad vial en la gestión asumida<sup>4</sup>.

El Banco Mundial está exigiendo, previo al otorgamiento de créditos para la construcción de caminos estas auditorías, para incluir el componente de seguridad vial en los proyectos de diseño vial.

A propósito de la seguridad vial resulta interesante repasar lo rubricado por Lorenzetti en su voto en el fallo “*Ferreyra*”: “*La invocación de una costumbre que llevaría a entender que el concesionario de la ruta sólo se ocupa del mantenimiento de su uso y goce, sin brindar servicios complementarios relativos a la seguridad, es contraria a esa expectativa legítima, así como violatoria del claro mandato de seguridad mencionado (cit. Art. 42, de la Carta Fundamental). La difusión de prácticas que se despreocupan de las personas involucradas, condujo a una serie de sucesos dañosos que no deben ser tolerados, sino corregidos*” (conf. considerando 4º)<sup>5</sup>.

## **RECOMENDACIÓN**

**Por las razones expuestas se propone recomendar al actual Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad la anulación del punto B) de la Resolución 254/97 para mejorar la Seguridad Vial, y realizar las acciones necesarias para concluir los permisos precarios.**

---

<sup>3</sup> B.O. 10/02/95. Sancionada el 23/12/94. Promulgada parcialmente el 06/02/95.

<sup>4</sup> Así fruto del consenso alcanzado en el *I Encuentro de Seguridad Vial para Iberoamérica y el Caribe “Protegiendo Vidas”* (Madrid, 23 y 24 de Febrero de 2009), sobre principios, criterios y buenas prácticas de seguridad vial, se redactaron los llamados “*Principios de Madrid*”, “se anima a los países a que aborden la seguridad vial con base en la idea de “sistemas seguros”, que involucran tanto al usuario como a la carretera y al vehículo, con el propósito de minimizar los daños, con independencia de la eventual comisión de errores humanos. Parte principal de este método es la evaluación sistemática y mejora de la capacidad viaria. La seguridad vial debe ser un factor primordial en el planeamiento, el diseño, la construcción y el mantenimiento de los caminos”. Para la lectura de los restantes principios ingresar a: [www.segib.org/foreseguridadvial/conclusiones.php](http://www.segib.org/foreseguridadvial/conclusiones.php)

<sup>5</sup> CSJN, 21/03/06, “*Ferreyra, Víctor Daniel y Ferreyra, Ramón c. VICOV S.A. s. daños y perjuicios*”, F.1116.XXXIX, Diario Judicial, edición *online*, Buenos Aires, 28 de Marzo de 2006, [www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=28971#](http://www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=28971#); JA jurisprudencia anotada, 2006-II, suplemento del fascículo N° 10, págs. 40/45, con nota de Juan M. Olcese.

## NOTAS (Arial 11)

1 Ya sea que se encuentre en estado sólido, líquido o gaseoso, como piedras, restos de siniestros viales, neumáticos, animales muertos, manchas de aceite o combustible, arena, barro, agua acumulada, carrito de supermercado, carteles de señalización, niebla, humo, etc.

2 En los que el obstáculo se estaciona o permanece en la cinta asfáltica a raíz de un vicio (ondulación) de la calzada. Así por ejemplo, el hidroplaneo es 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, y ésta última puede haberse originado por un vicio de diseño en la conformación material del asfalto (ahuellamiento de la banda de rodamiento acrecentada por el tránsito de los vehículos pesados) o en su trazado geométrico (peralte o inclinación incorrecta), y/o una defectuosa tarea de manutención por parte de la autoridad competente, todo lo cual produce la falta de drenaje o escurrimiento del líquido.

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

4 Así fruto del consenso alcanzado en el *I Encuentro de Seguridad Vial para Iberoamérica y el Caribe "Protegiendo Vidas"* (Madrid, 23 y 24 de Febrero de 2009), sobre principios, criterios y buenas prácticas de seguridad vial, se redactaron los llamados "*Principios de Madrid*", "se anima a los países a que aborden la seguridad vial con base en la idea de "sistemas seguros", que involucran tanto al usuario como a la carretera y al vehículo, con el propósito de minimizar los daños, con independencia de la eventual comisión de errores humanos. Parte principal de este método es la evaluación sistemática y mejora de la capacidad viaria. La seguridad vial debe ser un factor primordial en el planeamiento, el diseño, la construcción y el mantenimiento de los caminos". Para la lectura de los restantes principios ingresar a: [www.segib.org/foroseguridadvial/conclusiones.php](http://www.segib.org/foroseguridadvial/conclusiones.php)

5 CSJN, 21/03/06, "*Ferreyra, Víctor Daniel y Ferreyra, Ramón c. VICOV S.A. s. daños y perjuicios*", F.1116.XXXIX, Diario Judicial, edición *online*, Buenos Aires, 28 de Marzo de 2006, [www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=28971#](http://www.diariojudicial.com/nota.asp?IDNoticia=28971#); JA jurisprudencia anotada, 2006-II, suplemento del fascículo N° 10, págs. 40/45, con nota de Juan M. Olcese.

2314 palabras