

1 VACACIONES |

Se renueva el debate por los ómnibus de doble piso

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

distancia. De ellos, 2763 son de doble piso (66%), 1208 convencionales (28%) y 202 de piso y medio (5%). De un total de 753 ómnibus involucrados en siniestros en 2006, los del tipo doble piso representaron el 63%, los convencionales, el 31%, y de piso y medio, el 6%. Y la antigüedad del parque automotor es de aproximadamente 3,7 años.

En la UTN sostienen que dichos vehículos no son inseguros en sí mismos y hacen hincapié en que el riesgo de accidentes responde al incumplimiento sistemático de las normas vigentes. Y entre las recomendaciones que apuntan a mejorar la situación actual de seguridad, sugiere la incorporación de un limitador de velocidad ajustado de fábrica a 100 km/h y un doble eje delantero; implementar un sistema de frenado tipo ABS (evita el bloqueo de las ruedas al accionar el pedal de freno); realizar un estudio para rediseñar la resistencia al impacto de la cabina del conductor; mejorar la resistencia de la estructura; incorporar el ensayo del ángulo mínimo

de inclinación sin que se produzca el vuelco de la unidad (28°); mejorar los materiales utilizados en las unidades, y limitar la capacidad de las bodegas de equipaje.

El limitador de velocidad es un microchip incorporado al motor

que permite preestablecer un tope a la velocidad. En Canadá fueron instrumentados en camiones con una velocidad máxima de 105 km/h. En Gran Bretaña se estableció en vehículos de pasajeros de 8 o más asientos y en camiones de más de

¿Seguros o no?

El Centro de Experimentación y Seguridad Vial (Cesvi) analizó un grupo de ómnibus de larga distancia fabricados en 2007 y constató ciertas mejoras respecto de los modelos anteriores, como el encijado de los asientos fijado sobre una plataforma metálica por encima del piso, se agrandaron las salidas/arredores en el techo del segundo piso, lo que mejora la evacuación en caso de vuelco; se incorporaron más salidas de emergencia, y se instalaron marillos en cada ventanilla. Además, se incorporaron cinturones de seguridad en todos los asientos, se reforzó el frente del vehículo de forma que no sea tan vulnerable el chofer en el momento del impacto y se elevó el puesto de conducción por el mismo motivo. Pero, en contrapartida, no

se ha mejorado para nada la estabilidad ni se ha incorporado tecnología como el control de estabilidad. Tampoco se han incorporado elementos que retardan la respuesta ante el foco igneo. La estructura del segundo piso (lateral y techo) sigue siendo débil ante los posibles vuelcos. Lo que es peor aún, y tal vez lo más grave, es que en más del 60% de las unidades evaluadas las velocidades de circulación superaron los 90 km/h, tanto en rutas como en autopistas. Asimismo, tampoco se modificaron los horarios de arribo a destino sobre la base de las velocidades, que nunca deberían ser superiores a los 90 km/h, entre otras cosas.

El autor es gerente de RRII de Cesvi

Por Marcelo Aiello

3,5 toneladas. En toda la Unión Europea (UE) ya son obligatorios en los grandes camiones, y lo mismo se intenta hacer en Estados Unidos, con los camiones de más de 10 toneladas. Pero ¿qué pasa con los ómnibus de doble piso en otras partes del mundo? Según el informe de la UTN, no hay ley en el extranjero que prohíba su uso, pero en general -a participación en el parque automotor es significativamente menor que en la Argentina.

Según la Asociación Civil Luchemos por la Vida, en algunos países que son modelo en seguridad vial, como Inglaterra y Suecia, no presentan mayores objeciones a estos ómnibus. "Lo que uno puede comprobar es que en las ciudades europeas el nivel de prevención y de señalización de carreteras es altamente significativo", comentó Silveira. En Alemania, por ejemplo, donde sí se utilizan para larga distancia, lo hacen cumpliendo estrictas normas de seguridad (y tienen limitadores de velocidad). En América latina, en países como Brasil, Colombia y México, según el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (Cesvi), su uso está restringido a las ciudades, al igual que en algunos países de la UE.

Un informe realizado por Luchemos por la Vida sostiene que el exceso de velocidad es la principal causa de muerte en calles y rutas de la Argentina. En el 21% de las muertes se encuentran involucrados los conductores profesionales del transporte público de pasajeros y en el 24% los conductores de camiones (estudio realizado sobre 334 muertes en accidentes publicadas en ju-



El 66% de los ómnibus de larga

lino, julio y agosto de 2006). "Nuestros choferes necesitan capacitación en conducción segura o defensiva para el bien de ellos mismos y de la comunidad, y las licencias de conducir para profesionales deben ser más exigentes en sus evaluaciones de idoneidad", señaló Alberto Silveira, presidente de la entidad.

OPINION

100% Logística. Compruébalo.

CONCEMOS EL PAÍS COMO NADIE Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR SU STOCK, PREPARAR SUS PEDIDOS Y HACER QUE SU MERCADERÍA LLEGUE ADONDE TENGA QUE LLEGAR Y DE LA MEJOR MANERA.

- ADMINISTRACIÓN DE STOCK
- TECNOLOGÍA DE MANEJO DE BILLETOS
- DESCOMODIFICACIÓN DE CARGA Y DESPACHO A TODO EL PAÍS
- RUTAS E HABILIDADES ESPECIALIZADAS

- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPERADOR LOGÍSTICO DE MEDIANTEMENTOS (Distribución AVANT 461104)

Memoria de RPT 5544811 y correspondencia: info@correoargentino.com.ar



La distancia es de doble piso

tido no hace falta ser un experto en física como para deducir que hay un parámetro que, sumado a las características improprias de estos ómnibus, es el desencadenante de los vuelcos y no es otro que la velocidad. Si los conductores circulan a las velocidades convenientes y permitidas, los riesgos se minimizarían. Además, no existen controles eficaces, ni siquiera la voluntad política de endurecerlos", indicó Marcelo Aiello.

Doble eje delantero

El doble eje delantero fue sugerido en el informe de la UTN para dotar de mayor estabilidad a los ómnibus de doble piso. "El comportamiento aerodinámico de los vehículos es importante, y un estudio hecho en Suecia alerta sobre el problema de la desviación lateral que sufren como consecuencia del viento. La experiencia realizada en un túnel de viento indicaba que las fuerzas aerodinámicas actuaban principalmente en la parte frontal del ómnibus, donde las fuerzas laterales tienden a hacer girar el vehículo, y las fuerzas de elevación (verticales), a reducir la carga del eje delantero, disminuyendo así la maniobrabilidad del vehículo", explicó Enrique Filgueira, subsecretario de Extensión Universitaria de la UTN.

El cansancio es un factor provocador de distracciones en la conducción. Por ley, los choferes pueden trabajar de 8 a 12 horas y deben descansar otras 12. Pero no todas las empresas se ajustan al reglamento y algunas incluso consideran como descanso el tiempo que un chofer viajaba en el asiento del acompañante. La Cámara

Empresaria de Larga Distancia (Celadi) ha propuesto el establecimiento de postas o sistemas de relevos para ser aplicados en servicios que pudieran superar las horas tope de trabajo: "Nuestro convencimiento es que el mayor problema radica en los excesos de velocidad, en eso estamos trabajando, y en la falta de controles por parte de los organismos que tienen la responsabilidad de hacerlo", puntualizó Carlos Hidalgo, dirigente de la entidad.

La entidad solicitó a principios de año a la Secretaría de Transporte la instrumentación de un sistema de control de velocidades en las unidades afectadas al transporte de pasajeros de larga distancia que identifique a quienes infringen las normas vigentes. El sistema consiste en la utilización de las tarjetas de peaje TAPI, en las estaciones de peajes de las redes nacionales, y su ampliación a los accesos en las autopistas. La distancia entre los puntos de peaje es fija y el tiempo se obtendría de las diferencias horarias entre las pasadas de tarjeta entre dos puestos de peaje consecutivos, lo que permitiría calcular con un simple programa la velocidad del vehículo. El sistema sería un complemento de la información que brindan los GPS que ya se han instalado en algunas unidades.

Rastreo satelital

Por Daniel Orciani

La Cámara Empresaria de Larga Distancia (Celadi) junto con Logitrán SA, mediante un sistema de rastreo satelital por GPS, realiza un seguimiento en tiempo real de alrededor de 1000 unidades de transporte de pasajeros de larga distancia que circulan por rutas de nuestro país y países limítrofes.

Este sistema permite conocer en intervalos regulares de cuatro minutos o menos la posición exacta de todas las unidades incorporadas al sistema y saber si se encuentran detenidas o en movimiento, determinando en este último caso su velocidad, sentido de circulación y estado de las baterías.

Con estos parámetros, el operador de turno de la central de control, siguiendo instrucciones preestablecidas, puede advertir a los conductores, mediante una comunicación directa los cursos de acción o acciones correctivas. En caso de exceso de velocidad, el conductor recibe una advertencia para que corrija este hecho.

También el conductor del vehículo puede comunicarse con la base gracias a un desarrollo propio de Logitrán SA, que instaló un módulo de voz en el dispositivo incorporado a bordo, ahorrándose de este modo costos de comunicaciones.

Con esto se pretende brindar una mayor seguridad a los usuarios de transportes de pasajeros, teniendo como objetivo en el mediano plazo que el 100% de las unidades del parque automotor queden incorporadas a dicho sistema de control.



El sistema, incorporado a los ómnibus de larga distancia

OPINION

El autor es gerente general de la Celadi

**NUEVO
IVECO STRALIS
NADA LO DETIENE.**



EL CAMIÓN PESADO DE MENOR CONSUMO.

- NUEVO MOTOR
- MOTOR REDUCIDOR V1
- MAYOR AERODINAMICO
- IVECO TURBO MANTE
- CÁMERA COMFORTABLE
- COMPUTADOR DE ASESORIA

IVECO
E.A. S.P.A. I.T.E.S.S.