

# Temadeldía

## Reducción aún insuficiente

Según el MTC, desde que empezó el plan Tolerancia Cero el número de muertes en accidentes de buses y camiones controlados bajó de 700 a poco más de 400 al año. Aún son muchos muertos.



FRENO AL TRANSPORTE SALVAJE

# Penas a responsables por muertes en buses-camión llegarán a 20 años

■ MTC dice que ley culmina esfuerzo por resolver problema de buses-camión

■ Penalistas: medida no es la mejor solución a situación del transporte

FRANKLIN BRICEÑO  
IVÁN HERRERA

Intentan poner freno a los buses-camión. Esa es la intención de la norma publicada ayer en el diario oficial "El Peruano" que sancionará hasta con 20 años de prisión a los choferes, transportistas, ensambladores y comercializadores de buses-camión cuyas conductas tengan participación en accidentes de tránsito con consecuencias de muerte o lesiones graves para los pasajeros.

La Ley 29177, que entrará en vigencia a inicios de abril, considera también una pena privativa de la libertad de entre 5 y 10 años para quien, sin tener el permiso expreso de la autoridad competente, disponga el ensamblado de buses-camión sobre chasis cortado o alargado.

De otro lado, quien comercialice o utilice ese tipo de vehículos en el servicio de transporte de pasajeros como transportista o conductor tendrá una sanción de entre 4 y 8 años de prisión. Igualmente, se establecerá la inhabilitación para prestar ese servicio por el mismo tiempo de la pena principal.

Para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), "la Ley 29177 es la culminación de un esfuerzo por resolver el tema de los denominados buses fabricados a partir de un chasis de un vehículo de



**DEMORÓ UN AÑO.** En enero del 2007, el MTC presentó un proyecto de ley al Congreso y este fue complementado en la Comisión de Transportes. El resultado es la presente norma que entrará en vigencia en 60 días.

### ANTECEDENTES

■ El 18 de abril del 2006 el vuelco de un bus-camión a un abismo en Huanta dejó 25 muertos y 23 heridos.

■ El 14 de noviembre del 2006 un bus-camión cayó a un abismo en la vía Huancayo-Huancavelica. Hubo 17 muertos.

■ El 5 de diciembre del 2006 volcó un bus-camión en el tramo carretero Macusani-Ollachea, provincia de Carabaya. Perecieron 45 personas y solo sobrevivieron dos.

■ El 17 de diciembre del 2006 un bus-camión cayó a un abismo en el distrito de Chalhuan, en Carabaya. Murieron 17 personas.

■ El 26 de diciembre del 2006 un bus-camión se estrelló contra un cerro en Moquegua. Siete personas murieron.

■ El 8 de mayo del 2007 el accidente de un bus-camión de la empresa Andorriña Tours en la carretera Arequipa-Juliacca dejó un muerto.

transporte de mercancías modificado".

Según el MTC, en un plazo de 120 días se reglamentará la ley y se evitará que los transportistas, que todavía tienen un año para operar en zonas interprovinciales e interdepartamentales, no regresen de forma indiscriminada usando buses-camión.

Para el penalista Luis Lamas Puccio, la dación de esta norma "cumplirá un rol orientador y pedagógico porque se sabrá perfectamente que quien conduzca o fabrique un bus-camión para transporte público de pasajeros estará cometiendo un delito".

Según Lamas, el espíritu de la norma "se ha visto motivado por

la cantidad de buses-camión que han ocasionado la muerte de sus pasajeros".

### DERROTA DE LA PREVENCIÓN

Una opinión distinta posee el catedrático en derecho penal de la Universidad Católica Carlos Caro Coria. Para el especialista, "se quiere resolver en el campo penal un problema cuya solución está en el plano administrativo". "La prevención para evitar el uso de buses-camión es un tema de control policial y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones", comentó. "Al tipificarse la conducción y fabricación de buses-camión, que no se produce en otros países, se está reconociendo el fracaso del control administrativo", precisó.

Por otro lado, indicó que los delitos tipificados por la flamante Ley 29177 adolecen de un grave problema de proporcionalidad. "No es proporcional que un homicidio doloso tenga una pena de entre 6 y 20 años y que al mismo tiempo un accidente de tránsito posea una pena de entre 10 y 20 años", señaló.

Por su parte, el experto en derecho penal Iván Meini consideró que el establecimiento de los nuevos delitos no solucionará el problema que representan los buses-camión. "Aquí lo único que se ha hecho es correr el traslado del problema del MTC al Poder Judicial", comentó.

Para él, haber trasladado la solución del problema al Poder Judicial generará más demoras y una respuesta menos efectiva.

"Lo mejor hubiese sido que los comportamientos observados se mantengan como sanciones administrativas, porque el tiempo de demora de estas son menores y más rápidas de sancionar", añadió.

Consideró, además, que la norma "estará allí, pero será muy difícil que se cumpla en la práctica". ■

### DEL CONSULTOR

MARIO AMORETTI  
Abogado



### Tiene que fundamentarse

Pienso que con esta intención de sancionar con 20 años de cárcel a quienes ocasionen accidentes fatales conduciendo un bus-camión se quiere aplicar la teoría del riesgo en la medida en que el chofer o propietario del vehículo responderá por un accidente. Se considerará como homicidio intencional.

Es una situación que, a mi criterio, tendría que ser objeto de un estudio minucioso para llegar a establecer su fundamentación. Si bien se trata de una imprudencia de quienes acondicionaron estos vehículos, estos inicialmente lo hicieron en base a autorizaciones ministeriales. La responsabilidad también está en esos funcionarios.

En el Código Penal está vigente el artículo 11, que se refiere a aquel que incurre en homicidio culposo por acción u omisión, violando las reglas de tránsito. Por ejemplo, si tengo el oficio de mecánico y me dedico a acondicionar estos buses, puedo recibir una pena de hasta seis años de prisión.

Quienes ocasionan un accidente por negligencia se merecen una sanción severa, pero ir al otro extremo es demasiado. El hecho de que el plan Tolerancia Cero no haya dado resultados en su propósito de sancionar a los infractores es una responsabilidad administrativa. Ahora dicen fracasé y solo me queda sancionar drásticamente.

MOTIVACIÓN EXTRA

## Pagarán incentivos a propietarios que se decidan por el chatarreo

El Estado les pagará a los propietarios de los buses-camión si aceptan deshacerse de ellos. La Ley 29177, publicada ayer, crea un programa de incentivos que busca que estos engendros mecánicos sean sustituidos por vehículos destinados desde un principio al transporte de pasajeros.

Los dueños de los buses-camión podrán cobrar cierta suma de dinero, que aún no ha sido fijada, si acreditan que su vehículo ha sido desmontado en un centro autorizado por el Ministerio de Transportes y Comu-

nicaciones (MTC).

Ese dinero deberá ser utilizado para adquirir un vehículo originalmente diseñado y fabricado para transportar personas, ya sea nuevo o usado, o un chasis de bus nuevo.

También podrá servir para financiar la reparación de buses usados, que tengan una antigüedad máxima de cinco años, en el caso de los fabricados en el Perú (si se trata de los importados se aplicarán las normas respectivas). La ley pone la condición de que los vehículos de reemplazo sean adquiridos directamente

por los transportistas y que la reparación se efectúe luego de que el bus-camión haya sido retirado de circulación y enviado al 'deshuesadero'.

Mediante un decreto supremo se establecerán los criterios que se seguirán para determinar el valor de los ómnibus que van a ser reemplazados. Sin embargo, se ha señalado ya que el monto dependerá de la antigüedad y el peso del vehículo, entre otras características. Los fondos para esos incentivos saldrán del presupuesto del MTC.

En las plantas autorizadas para el chatarreo, se retirará de los buses-camión el motor y la caja de cambios, antes de que se destruya la unidad. Estos serán devueltos al transportista, junto con la chatarra resultante, para que dispongan libremente de ellos.

El programa se aplica solo a aquellos buses ensamblados sobre chasis de camión que contaban con autorización para operar en alguna ruta interprovincial cuando entró en vigencia el Decreto Supremo 005-2004-MTC. Dicha norma, publicada en febrero del 2004, reafirmó la prohibición de carrozar buses sobre chasis de camión y de utilizar esta clase de vehículos en el transporte interprovincial. En 120 días, el Gobierno dictará el reglamento de la nueva ley. ■



**RENOVACIÓN.** La nueva norma publicada ayer busca renovar la flota de buses interprovinciales y eliminar los nefastos buses-camión.

CUESTIÓN DE PUNTOS DE VISTA

## Divergencias entre expertos por algunos alcances de la Ley 29177

Opiniones encontradas generaron algunos alcances de la Ley 29177. Para el experto en transporte Luis Quispe Candia, esta norma permite el uso de buses-camión que no hayan sido ni cortados ni alargados en su chasis de camión. "Aquí se ha impuesto el mal menor, porque este tipo de buses-camión podrá trabajar en zonas del interior del país donde haya carreteras mayoritariamente carrozables", indicó. Sugirió que lo mejor debería ser que estos buses-camión



**A FAVOR.** Especialista en temas de transporte Juan Carlos Dextre.

volvieran a su original forma de camiones.

El experto dijo que otro alcance de la flamante norma, que faculta la devolución del motor y de la caja de cambios al dueño, podría generar un mercado negro de partes de vehículos. "Este aspecto debe ser estrictamente controlado para que las partes gastadas de los vehículos no terminen en un mercado que afecte la renovación del transporte que tanta falta le hace a nuestro parque automotor", precisó.

Por su parte, el especialista en temas de transporte Juan Carlos Dextre comentó que la Ley 29177 era positiva, porque no solo se dedicaba a sancionar, sino también proponía "una solución a los dueños de buses-camión".

Recordó que este mismo problema se presentó en Chile hace más de diez años y que el Estado sureño tomó similares soluciones de financiamiento para nuevos buses. También dijo que el uso de buses-camión en zonas de trochas carrozables no era del todo malo, debido a que existen poblaciones rurales donde "no hay ningún tipo de transporte". "En las trochas las velocidades son lentas y no creo que existan problemas", concluyó. ■

OPTIMISMO

## Opinan que alentará a dejar la informalidad

El presidente ejecutivo de la empresa de transportes CIVA, Miguel Ciccía, indicó que la norma publicada en el diario oficial "El Peruano" dará oportunidad a los dueños de buses-camión para que entren en la formalidad.

"Me parece una medida correcta que redundará en favor de los dueños de buses-camión y lo digo pese a que soy un transportista formal que no tiene ni un solo bus-camión", precisó.

Ciccía dijo que dentro de los transportistas informales existe

un grupo de empresarios que con estos incentivos comenzará a trabajar dentro de la formalidad y eso generará que el servicio de transporte interprovincial eleve sus estándares.

Ciccía mostró su desacuerdo con la posibilidad de que se genere un mercado negro con la comercialización de los motores y cajas de cambios de buses-camión. "No ocurrirá porque esas partes de autos servirán como repuestos para ellos mismos", comentó. ■