



**CENTRO DE
ACOPIADORES DE
CEREALES**

22 de Mayo de 2007

BOLETIN N° 1.716

EXCESO DE CARGA

Por estimarse un tema de interés para el transporte de granos, se transcribe nota aparecida en el diario LA VOZ DEL INTERIOR de la Ciudad de Córdoba, bajo el título LOS CAMIONES VAN EXCEDIDOS EN UN 50 %

Los camiones van excedidos en un 50%

El límite de carga es de 30 toneladas, pero algunos viajan con 45 toneladas. Hacen rendir más el viaje y evaden impuestos.

Según la Ley Provincial de Tránsito, el límite de carga para un camión es de 30 toneladas. Sin embargo, es un secreto a voces que ese límite no se respeta. Lo difícil es probarlo. Pero La Voz del Interior tuvo acceso a un "romaneo", es decir, el listado de entrada del 5 al 20 de febrero de este año de uno de los molinos harineros más importantes que opera en la provincia.

El documento detalla la cantidad de camiones que trae cereales, en este caso, trigo, de cada una de las empresas que opera con el molino en cuestión.

Sorprende y alarma repasar la carga de los 64 camiones: el 14 de febrero ingresó uno con 43.840 kilos de carga neta, lo que hace un peso total con el equipo de 61.020 kilos. El 15 de febrero descargó un camión con 45.360 kilos netos que dan un bruto de 60.980 kilos; y el 19 de febrero, otro con 45.860 kilos de neto y un bruto de 60.720 kilos. De los 64 camiones ingresados, sólo nueve entraron respetando el límite establecido de 30 mil kilos. Es decir, el 15 por ciento respetó la ley, y con ella el respeto por la infraestructura, por la seguridad vial y por las leyes económicas.

La sobrecarga de los camiones es para optimizar mejor los viajes, pero es el reflejo de una operación en negro, que apunta a eludir el pago de los impuestos correspondientes. En ese esquema de evasión, son tan responsables de infringir la ley tanto el transportista como el contratante, ya sea vendedor o comprador de la mercadería.

En general, los camiones que más se sobrecargan son los que transportan áridos para construcción (arena, ripio, piedras) y los que llevan cereales y oleaginosas (maíz, soja, trigo).

Además de la faceta económica de la sobrecarga, esta práctica ilícita tiene graves consecuencias para la seguridad vial en dos sentidos: recargados, los camiones no responden ni frenan como corresponde, y además, se destruyen las rutas.

En lo que va del año, 60 camiones estuvieron involucrados en accidentes fatales, según un relevamiento de La Voz del Interior. "Imaginate que a un 'Mercedito' 1140 de dos ejes, a veces le meten 50 mil kilos; eso es un bomba de tiempo circulando", contó a este diario un camionero que pidió reserva de su nombre.

Por su parte, un ingeniero que trabaja en la sección de obras viales de una gran empresa constructora, confió, también en reserva: "Cuando usted ve la ruta toda abovedada (ondulada), es producto de esta práctica extendida; es lo que llamamos técnicamente aquaplaning, porque cuando llueve, junta agua y produce accidentes fatales porque los autos se frenan y navegan".

El problema principal -incluso más que el peso total del camión- es el peso puntual, porque la mayor parte de ese peso recae en los ejes del acoplado, produciendo una gran concentración de kilos que se traslada al piso y fisura la ruta.

Generalmente, un camión común tiene un eje adelante y otro atrás. Los que tienen semirremolque tienen dos ejes traseros y están capacitados para cargar hasta 28 mil kilos. Los que tienen tres ejes, más el direccional, pueden cargar 30 mil kilos y para cargar 40 mil kilos se necesitaría un carretón con cuatro o cinco ejes y un total de 40 cubiertas que repartan el peso.

Una vez fisurado el pavimento, también se destruye la "cama" que va abajo del asfalto y cuando el agua escurre por las filtraciones se acaba de destruir la ruta, sea del material que fuese.

Cuando eso ocurre, la ruta no tiene arreglo: hay que destruirla completamente y volver a hacerla. Hoy, un kilómetro de ruta cuesta aproximadamente 1,7 millón de pesos.

En toda la provincia de Córdoba hay una sola balanza de Vialidad Provincial, y en general, la responsabilidad descansa en los municipios. "Debería haber por lo menos 20 balanzas esparcidas por los distintos puntos de la provincia, en los puestos policiales y en los peajes", reclama Rolando Pérez, de la Cámara de Transporte de Córdoba. Además, remarcó: "No se puede dejar la responsabilidad en los municipios porque algunos están fuera de normas y es jurídicamente cuestionable".

Una balanza convencional cuesta unos 40 mil pesos, pero en los países más desarrollados hay ya balanzas dinámicas, que son electrónicas y están incorporadas dentro del pavimento.

Sin embargo, no hace falta tanta tecnología, sino más bien controles permanentes y sorpresivos. Por ejemplo, con una cinta métrica y una tabla de peso específico, se puede saber a grosso modo cuánto pesa una carga. Y si no, al menos controlar la lista de entrada en molinos, aceiteras y acopiadores.

Mariano Saravia

De nuestra Redacción

msaravia@lavozdelinterior.com.ar

En relación con esta nota periodística, se reiteran las recomendaciones efectuadas por la entidad mediante Boletín Nº 1702 del 12 de enero de 2006 y anteriores.

Nuevamente se estima oportuno señalar que el último párrafo del art. 57 de la ley 24.449 determina: "El transportista responde por el daño que ocasione a la vía pública como consecuencia de la extralimitación en el peso o dimensiones de su vehículo. También el cargador y todo el que intervenga en la contratación o prestación del servicio, responden solidariamente por multas o daños. El receptor de cargas debe facilitar a la autoridad competente los medios y constancias que disponga, caso contrario incurre en infracción".

Otro aspecto a tener en cuenta, consiste en que las empresas de seguros, en casos de siniestros durante el transporte, estarán en condiciones de eludir responsabilidades teniendo en cuenta que el servicio fue convenido con el transportista, infringiendo las disposiciones legales vigentes en materia de tránsito y seguridad vial.