

Normas para la circulación de vehículos petroleros y maquinarias autotransportables

Tras una década de gestiones quedó garantizado el paso de grandes equipos petroleros por las rutas nacionales.

Por resolución Nº 0001/9, del 7 de enero de 1991 la Dirección Nacional de Vialidad estableció las normas que regirán la circulación por rutas nacionales de los vehículos petroleros y maquinarias autotransportables no encuadradas en las disposiciones vigentes.

El dictado de esta norma fue facilitado, al cabo de diez años de gestiones, por el trabajo realizado por la Comisión de Transportes Pesados del IAP, que aportó en su momento un estudio técnico de factibilidad elaborado por una consultora contratada al efecto.

A partir de la sanción de esta norma, los interesados deberán presentar a la Dirección Nacional de Vialidad un croquis de cada vehículo o equipos cuya circulación en rutas nacionales se desea autorizar, en el que constarán dimensiones, pesos (adelante y atrás) y disposición de las ruedas del mismo, conjuntamente con una declaración jurada en la que conste itinerario, cantidad estimada de kilómetros a recorrer y tiempo a emplear. Con la presentación de estos elementos y el previo pago de un canon de razonable monto, los equipos quedarán habilitados automáticamente para circular legalmente.

A continuación se transcriben las nuevas disposiciones aprobadas por la D.N.V.

EL INTERVENTOR DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD RESUELVE:

Art. 1º — Apruébanse las Normas para la circulación de vehículos petroleros y maquinarias autotransportadas que se acompañan en el Anexo I.

Art. 2º — La DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN VIAL, llevará un registro del parque de vehículos petroleros y maquinarias autotransportadas a autorizar, con todas sus características, que comprenderá además los itinerarios solicitados y las frecuencias de viajes.

Art. 3º — La falta de cumplimiento con respecto a los permisos otorgados, ya sea con respecto a condiciones de circulación o itinerarios diferentes de los permitidos, así como cualquier adulteración de datos, independientemente

de las sanciones que pudieran corresponderle por aplicación de la ley, dará lugar a la suspensión del otorgamiento de permisos por el término de 30, 60 o 90 días y luego 1, 3 y 5 años según la reiteración y gravedad de las faltas.

Art. 4º — Tómese razón, publíquese y pase a conocimiento de las DIRECCIONES GENERALES de: PLANIFICACIÓN VIAL, INGENIERÍA VIAL, CONSERVACIÓN, CONSTRUCCIONES Y ADMINISTRACIÓN y al DEPARTAMENTO DE ASUNTOS JURÍDICOS. Fecho, vuelva a la DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN VIAL para que adopte las medidas pertinentes.

ANEXO I

1º — Se encuentran comprendidos en los alcances de esta norma:

Vehículos petroleros y maquinarias autotransportadas, que deberán cumplir las siguientes condiciones:

Peso total, inferior a 50 toneladas

Peso por eje que no excederá en más de un 30% al peso legal permitido para cada tipo de eje.

2º — Las únicas grúas autotransportadas que podrán encuadrarse dentro de la presente norma, son las del tipo "montadas sobre camión".

Los vehículos petroleros podrán ser autorizados para circular sólo por tramos cortos de uso indispensable dentro de su área de trabajo.

3º — Las empresas que soliciten autorización deberán efectuar una presentación previa con carácter de declaración jurada en la que se incluirán todas las características del equipo a autorizar, el que podrá ser fiscalizado para verificar su peso y dimensiones antes de otorgar el permiso o durante su circulación.

4º — Una vez efectuado el cálculo de la tasa que corresponde abonar por cada vehículo, deberá efectuarse el pago en Tesorería de la Dirección Nacional de Vialidad, y luego concurrir a la Dirección General de Planificación Vial, Departamento Investigaciones, donde se otorgará el permiso. Para viajes posteriores, teniendo el número de identificación que se asigne a cada equipo registrado, el

cálculo se reducirá a la actualización de la tasa y número de kilómetros. Una vez que se logre el estado de régimen del sistema, progresivamente los permisos serán otorgados por los Distritos.

5º — La circulación de equipos deberá efectuarse en base a las normas de seguridad y horarios que establezca el Departamento Investigaciones de la Dirección General de Planificación Vial.

6º — El valor de la tasa que deben abonar los equipos especiales y maquinaria autorizada para circular, será el que surja de la siguiente expresión:

$$T = \left\{ \sum_{i=1}^n K_i \left[\left(\frac{P_i}{Pl_i} \right)^4 - l_i \right] \right\} \cdot C_e \cdot Km \cdot Ca$$

donde T (A) = Tasa a abonar expresada en australes

$\sum_{i=1}^n$ = Sumatoria desde 1 hasta el número de ejes componentes del vehículo. En el caso de tandem de ejes de dos o tres ejes, se considerará cada eje individualmente.

K_i = Coeficiente corrector que vale:

0 cuando $\frac{P_i}{Pl_i} < 1$

y vale

1 cuando $\frac{P_i}{Pl_i} \geq 1$

P_i = Peso real del eje considerado

Pl_i = Peso legal correspondiente al eje considerado tomado del punto 9º

l_i = Vale 1 para vehículos patentados.
Vale 0,8 para vehículos no patentados

C_e = Costo del pasaje por un kilómetro de un eje legal simple, con ruedas dual

Km = Kilómetros recorridos.

C_a = Coeficiente de actualización

7º — Se fija el valor $C_e = 400$ A/eje-km a valores de noviembre de 1990 tomado como mes base.

Una vez al año se podrá efectuar un ajuste del valor C_e (cambio de base) para compensar posibles desfases que no sean reflejados por la fórmula de actualización.

8º — Ca = Coeficiente de actualización que se calculará de la siguiente forma

$$Ca = \frac{C_e}{C_{\infty}}$$

donde:

C_{∞} = Índice del costo de la construcción correspondiente a septiembre de 1990, publicado por el INDEC

C_e = Índice del costo de la construcción correspondiente al 2º mes anterior al del pago.

9º — Se establecen como pesos de referencia (pesos legales) los que se indican a continuación, los que serán te-

nidos en cuenta a los efectos del cálculo tal como se establece en el presente artículo sin ningún tipo de tolerancia proveniente de la aplicación de otras normas.

	Eje simple rueda simple (direccional)	6 t
	Eje simple rueda simple (no direccional)	5,3 t
	Tandem doble de ruedas simples Cada eje	9 t 4,5 t
	Tandem triple de ruedas simples Cada eje	12,6 t 4,2 t
	Eje simple de rueda dual	10,6 t
	Tandem doble de ruedas duales Cada eje	18 t 9 t
	Tandem doble con un eje doble y un eje simple	14 t 9 t y 5 t
	Tandem triple de ruedas duales Cada eje	25 t 8,4 t
	Tandem triple de dos ejes duales y uno de ruedas simples cada eje	21 t 8,4 y 4,2 t
	Tandem triple de un eje de ruedas duales y dos de ruedas simples Cada eje	14,8 t 6,4 y 4,2 t
	Tandem triple de ruedas simples Cada eje	12,6 t 4,2

10º — En todos los casos el peso máximo permitido por rueda deberá ser inferior o igual al establecido por el fabricante de neumáticos.

11º — En los casos en que un equipo sea detectado circulando sin permiso, o por un itinerario no autorizado se le cobrará el canon por el recorrido efectuado, sin perjuicio de las sanciones que le pudieran corresponder. Cuando no pudiese demostrar fehacientemente la longitud del viaje, se cobrará el valor resultante del cálculo del costo correspondiente a 1.000 km recorridos.

Este pago no significa autorización para seguir circulando y para ello, deberá tramitarse el permiso correspondiente de acuerdo a las normas vigentes, presentando la documentación pertinente.

Ing. Elio Alberto Vergara - Interventor - Dir. Nac. de Vialidad

Comisión de Transportes Pesados

Preside el Señor Sergio Piccone (Pérez Companc); integran: Ing. Enrique Kreibhom (Y.P.F.), Ing. Jorge Calvo (Astrafor), Ing. Eduardo Michelli (Río Colorado), Sr. Rafael Pomares (Quitral-Co), Lic. Gustavo Smidt (Tecnicaqua), Sr. Héctor Aznares (Western Atlas) y el Ing. Marcelo Iribarne (Hidrodrill).