

## La verdad sobre los camiones con sobrepeso

En septiembre de 2015, el representante Reid Ribble (R-WI) presentó una legislación para permitir a los estados aumentar el peso máximo de los vehículos motorizados comerciales (CMV) de 80 000 libras a 91 000 libras al exigir un sexto eje. Aunque la medida fue derrotada en la Cámara (187-236), varias organizaciones y asociaciones han continuado sus intentos de aumentar el tamaño y el peso de los camiones. Estos grupos afirman que tal aumento reduciría en última instancia la cantidad de camiones en las carreteras y, por lo tanto, disminuiría la congestión, las emisiones de gases de efecto invernadero y los daños al pavimento, al mismo tiempo que mejoraría la productividad. Sin embargo, varios estudios realizados por la Junta de Investigación del Transporte (Transportation Research Board- TRB) y el Departamento de Transporte de EE. UU. (U.S. Department of Transportation- USDOT) han concluido lo contrario.

- Según el Estudio integral de límites de peso y tamaño de camiones (Comprehensive Truck Size and Weight Limits Study) de 2015 del USDOT,<sup>1</sup> el equipo del estudio encontró que la tasa de participación en accidentes para las configuraciones alternativas de camiones de seis ejes en Idaho, Michigan y el estado de Washington eran consistentemente más altas que la tasa para el control de cinco ejes. Para el estado de Washington, la tasa de accidentes para camiones de seis ejes fue un 47% mayor que la del camión de control, mientras que la participación en accidentes en Idaho fue un 99% mayor y la de Michigan fue un 400%.
- El estudio del USDOT concluyó que una configuración de seis ejes y 91.000 libras afectaría negativamente a más de 4.800 puentes, con un costo de 1.100 millones de dólares.
- Casi todos los puentes del sistema interestatal están contruidos según las especificaciones de tensión HS-20, que están diseñadas para permitir una combinación de semirremolque con un peso bruto de vehículo de 36 toneladas con 8,000 libras en el eje de dirección y 32,000 libras cada uno en el eje motriz del tractor y en los ejes del remolque. El estrés excesivo creado por el aumento de tamaño y peso crea la posibilidad de daños graves, o incluso colapso, causados por un único evento de sobrecarga extrema.
- Según la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration- FHWA), el 27% o 1 de cada 4 puentes en EE.UU. se consideran estructuralmente deficientes o funcionalmente obsoletos. Los daños a las estructuras de las carreteras representan el costo de infraestructura más crítico para permitir que camiones más grandes y pesados circulen por las carreteras del país. Todos los estudios realizados por la FHWA, la TRB y varias universidades en los últimos diez años que examinaron los impactos potenciales del aumento del tamaño y peso de los camiones han encontrado que el daño estimado a los puentes sería el mayor costo de infraestructura individual causado por grandes camiones, camiones más pesados.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> [https://ops.fhwa.dot.gov/freight/sw/map21tswstudy/technical\\_rpts/vol1technicalsummary.pdf](https://ops.fhwa.dot.gov/freight/sw/map21tswstudy/technical_rpts/vol1technicalsummary.pdf)

<sup>2</sup> U.S. Department of Transportation, *Comprehensive Truck Size and Weight Study*, Publication Number: FHWA-PL-00-029 (Summary Report), pág. V-1.

- El estudio del USDOT encontró que una configuración de seis ejes y 91.000 libras afectaría negativamente la carga por ferrocarril y, por lo tanto, desviaría más de 2,3 millones de toneladas de carga a camiones cada año.
- Un estudio realizado por el Dr. Carl Martland en 2007 concluyó que un aumento en el peso del camión a 90,000 libras. podría desviar entre el 10% y el 15% del transporte de mercancías por ferrocarril regional y de líneas cortas a camiones. El estudio de seguimiento del Dr. Martland en 2010 encontró que el mismo aumento podría desviar más del 33 por ciento del tráfico ferroviario general de mercancías. Tal cambio modal aumentaría el desgaste de la deteriorada infraestructura de nuestra nación.<sup>3</sup>
- Si se permiten camiones más pesados, habrá una presión significativa para que todos los transportistas proporcionen esta capacidad. El costo de agregar un eje adicional es de alrededor de \$7,400 a \$8,000, más dos días de tiempo de inactividad a un costo de \$800 por día, lo que colocaría el costo total en \$10,500. Los miembros de OOIDA poseen y operan colectivamente 240.000 camiones. Por tanto, el gasto estimado para los miembros de OOIDA es de 2.520.000.000 de dólares.
- Un mayor número de ejes supondría un aumento de los peajes para los camioneros. Para considerar el impacto de estos costos en una aplicación del mundo real, OOIDA calculó el costo de un camión que circula por un carril muy típico desde Lake Station, IN hasta Buffalo, NY. Este viaje es de 498 millas por trayecto (con 152 millas de la I-90 sin peaje en Ohio) para un tiempo de viaje de aproximadamente 8 horas. Este viaje de ida y vuelta podría realizarse fácilmente un total de dos veces por semana. El costo de un vehículo de cinco ejes para recorrer esta ruta en cada sentido es \$84.40, mientras que el costo de un vehículo de seis ejes es \$105.75, un aumento de \$21.35 por trayecto. Si esta ruta se realizó cuatro veces por semana, el aumento es de \$85,40 por semana o \$4440 durante un año.

Para los seis escenarios, el USDOT encontró que los puentes en el Sistema Nacional de Carreteras (National Highway System- NHS) requerirían su colocación, fortalecimiento o reemplazo. Los dos escenarios con mayor incremento fueron los escenarios 2 y 3 que permiten un sexto eje. La siguiente tabla muestra la cantidad de puentes que tendrían problemas de publicación para cada escenario. Un valor umbral del factor de calificación (threshold Rating Factor- RF) de 1,0 estableció una posible necesidad de refuerzo o reemplazo del puente. Los puentes que requerían medidas de mejora en el Sistema Interestatal (Interstate System- IS) y el NHS fueron marcados para mejora cuando se observó un factor de calificación igual o inferior a 1,0.

---

<sup>3</sup> Carl D. Martland, *Estimating the Competitive Effects of Larger Trucks on Rail Freight Traffic* (Sep 2007); Martland, *Estimating the Effects of Larger Trucks on Rail Freight Traffic: Final Report* (octubre de 2010)

## OOIDA

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.

*A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.*

1 NW OOIDA Drive • PO Box 1000 • Grain Valley, MO 64029 • Tel: (816) 229-5791 • Fax: (816) 427-4468  
e-mail: [foundation@ooida.com](mailto:foundation@ooida.com) • website: [www.ooidafoundation.org](http://www.ooidafoundation.org)

**Tabla 1: Número proyectado de puentes con problemas de publicación para todo el inventario del NHS**

Número de puentes en el inventario nacional de puentes		Resultados de clasificación de carga					Número proyectado de puentes con problemas de publicación para todo el inventario	
# de puentes IS en el NBI	# de otros puentes del NHS en el NBI	# de puentes IS clasificados	# de otros puentes del NHS clasificados	Configuración del vehículo	Puentes IS clasificados con RF < 1,0 (porcentaje)	Otros puentes del NHS clasificados con RF < 1,0 (porcentaje)	# de puentes IS con problemas de publicación	# de otros puentes del NHS con problemas de publicación
45.417	43.528	153	337	Escenario 1	3.3	5.0	1.485	2,194
				Escenario 2	3.3	7.7	1.485	3.360
				Escenario 3	4.6	9.5	2.080	4,135
				Escenario 4	2.6	3.0	1.185	1.293
				Escenario 5	2.0	0,9	890	387
				Escenario 6	6.5	5.6	2.970	2.455

**O O I D A**

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.

*A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.*