

# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...*

**ARTÍCULO 1º.** Objeto. La presente ley regula el transporte de carga de productos forestales en todas las rutas, caminos y vía pública del territorio nacional. Además, tiene como objeto la regulación de las medidas de seguridad que deben observarse en el transporte automotor de rollizos de madera y/o troncos dentro del territorio nacional argentino.

**ARTÍCULO 2º.** Definiciones. A efectos de esta ley, se entiende por:

- a) atriles: Estructura metálica vertical fijada convenientemente en los laterales del acoplado del vehículo de transporte, utilizada para contener troncos y/o rollizos de madera.
- b) carga: Cúmulo de troncos y/o rollizos que estén siendo transportados por un automotor.
- c) rollizos: Troncos de los árboles apeados, desramados y cortados en dimensiones normalizadas.
- d) sección de carga: Conjunto individualizado de troncos o rollizos ubicados en un determinado sector del acoplado que los transporta.
- e) troncos: Tallos centrales fuertes y macizos de los árboles y arbustos.

**ARTÍCULO 3º.** Requisitos Mínimos. El transporte de productos forestales por camión, remolque, semirremolque y vehículos especiales, que transiten por calles, caminos y demás vías públicas, o particulares destinadas al uso público, deberán ajustarse a lo siguiente:

- a) el transporte por rutas provinciales de productos forestales deberá cumplirse en el marco de lo dispuesto por esta ley, en camiones, remolque o semirremolque, especialmente diseñados o adecuados para tal fin con las reformas estructurales que se establezca en el reglamento del Poder Ejecutivo;
- b) los productos forestales en forma de troncos o tablones se podrán transportar dispuestos en forma longitudinal o transversal a la plataforma de carga del vehículo;
- c) los vehículos que transporten productos forestales deberán disponer de un sistema de sujeción lateral mediante uno de los siguientes dispositivos:
  - 1. puntales metálicos verticales anclados por su extremo inferior en la plataforma del mismo o en estructuras auxiliares instaladas a tal efecto y travesaños horizontales con el objeto de evitar posibles desplazamientos de la carga. Los puntales metálicos se constituirán por perfiles de acero de resistencia adecuada con un módulo resistente conforme lo establezca la reglamentación del Poder Ejecutivo. Cada par de puntales ubicados en un mismo plano



transversal del vehículo deberá estar unido por cadenas o cables de acero en la parte superior de los mismos;

2. paneles o estructura auxiliar indeformable: deberán tener una resistencia adecuada para soportar el esfuerzo producido por la carga en caso de desplazamiento lateral de la misma;

d) la altura máxima de la carga medida desde el piso de la plataforma de carga no superará a la correspondiente a los paneles o puntales laterales, delanteros y traseros. La altura de los vehículos incluyendo la carga no será superior a la altura máxima reglamentaria medida desde la superficie del pavimento;

e) la carga longitudinal de productos forestales transportados se ajustará a lo establecido en la reglamentación del Poder Ejecutivo y a estos requisitos mínimos:

1. la carga deberá transportarse atada mediante zunchos metálicos, dimensionados según especificaciones para soportar el peso de la carga que encierran y el esfuerzo de tracción efectuado por una grúa sobre el zuncho;

2. estará firmemente sujeta a la plataforma del vehículo por medio de por lo menos 2 cadenas o cables debidamente tensados;

3. cada conjunto de carga transportada quedará apoyada a cada lado de la plataforma del vehículo, en puntales separados de modo que los extremos de la carga se ubiquen como máximo por debajo de 25 cm de los elementos de seguridad;

4. deberá equiparse al vehículo, en la parte delantera y trasera de la plataforma de carga del camión o semirremolque o remolque, con un panel vertical metálico con puntales metálicos diseñados con una resistencia suficiente para impedir el desplazamiento de la carga fuera de la misma;

f) la carga transversal de productos forestales transportados se ajustará a lo establecido en la reglamentación del Poder Ejecutivo y a estos requisitos mínimos:

1. la carga se repartirá en atados de aproximadamente 2,5 m de diámetro como máximo; Los productos forestales, del tipo maderas rollizas o aserradas (tablas, vigas o similar) se podrán transportar dispuestos en forma longitudinal o transversal al eje geométrico longitudinal del vehículo. No obstante, cuando tengan una longitud mayor a 2,50 m, deberán ser cargados longitudinalmente.

2. la carga deberá ir sujeta mediante dos zunchos metálicos dimensionados según especificaciones establecida en la reglamentación del Poder Ejecutivo, para soportar el peso de la carga que encierran y el esfuerzo de tracción efectuado por una grúa sobre los mismos;



3) el transporte de productos forestales en forma de leña, aserrín, chips, despuntes deberán efectuarse de modo que se impida su caída a la vía de tránsito durante el transporte, por lo que la plataforma de carga de los vehículos debe ser cerrada o contar con una cobertura de malla metálica.

**ARTÍCULO 4°.** Medidas de seguridad complementarias. Además de cumplir con lo preceptuado en el artículo 56 de la Ley 24.449, cuando la carga consista en troncos o rollizos de madera de una longitud mayor a 2,5 metros, el acoplado del transporte deberá estar equipado en sus límites laterales con atriles de acero que cumplan con las siguientes características tal como se ejemplifica en el ANEXO I de la presente:

a) La base del atril estará constituida por un perfil de acero que deberá ser una doble T de 150 mm de alto, 50 mm de ala y 6 mm de espesor, un perfil cuadrado de 100 x 6 mm, u otro perfil, o perfiles soldados, de características de resistencia igual o superior.

b) En cada extremo del perfil, que servirá de base, se ubicará un porta-estaca, constituido por un perfil de acero de sección cuadrada o circular de 400 mm de alto, como mínimo, y de dimensiones interiores tales que permitan alojar un perfil cuadrado de 100 x 100 mm o un tubo de 115 mm de diámetro exterior. Estos porta-estacas deberán ir soldados a la base y afianzados a ella por una escuadra de 200 x 150 mm y 8 mm de espesor, a lo menos, si son fijos. En el caso de porta-estacas

abatibles, el sistema empleado deberá posibilitar abatir el porta-estaca hacia la base del atril, debiendo quedar impedido todo movimiento de la porta-estaca en el sentido contrario que sensiblemente sobrepase la vertical, el eje o pasador que une la base del atril con el porta-estaca y que permite pivotar a este último, deberá ser de acero SAE-1020 o superior y tener un diámetro no inferior a 30 mm.

La cara superior de la base del atril deberá tener soldada a su largo una barra cuadrada de acero de 9 a 13 mm de lado o una corrida de dientes o resaltos, a objeto de evitar el eventual corrimiento de los trozos en contacto con ella.

c) Dentro de cada porta-estaca se alojará un perfil cuadrado de acero de 100 x 100 mm o un tubo de acero de 115 mm de diámetro exterior, de a lo menos 5 mm de espesor, que constituirán las estacas del atril y cuya altura definirá el alto de la carga a transportar.

Estas estacas serán desmontables y deberán quedar ajustadas dentro del porta-estaca. La estaca deberá estar fijada dentro del porta-estaca abatible con un perno de 1/2 pulgada de diámetro, grado 5 (clase 8.8), o de mayor resistencia.

Todo el sistema deberá ir afianzado mediante pernos al costado de la carrocería, por intermedio de un ángulo de 95 x 95 x 6 mm y 500 mm de longitud, mínimos, soldado a cada uno de los extremos del atril, para evitar el deslizamiento del sistema en el sentido longitudinal del vehículo. Para rigidizar el sistema en el sentido longitudinal, deberá tener



dos escuadras de 200 x 150 mm de lado y 8 mm de espesor, mínimos, uniendo el porta-estaca con el ángulo señalado precedentemente.

En el caso de vehículos con una carrocería o estructura especial para el transporte de rollizos, los atriles podrán ser fijos, formando parte de dicha estructura que se unirá al bastidor del chasis de acuerdo con las recomendaciones del fabricante de éste, o móviles con un sistema que permita el desplazamiento longitudinal del atril y asegure una firme fijación en la posición elegida.

d) La calidad del acero a utilizar deberá ser A37-24 ES o superior y las soldaduras deberán efectuarse con electrodos de bajo hidrógeno 7018 y en cordones continuos.

Si la calidad del acero corresponde a uno de alta resistencia con un límite de fluencia superior a 5.000 kg/cm<sup>2</sup> (490 MPa), se podrán reducir las dimensiones y espesor de los perfiles especificados, siempre que resulte en un incremento de la respectiva resistencia mecánica. No obstante, lo anterior, tratándose de los perfiles cuadrados y redondos, sus dimensiones exteriores no podrán reducirse a menos de 80 x 80 mm y 95 mm de diámetro, respectivamente.

Para los aceros de alta resistencia deberán utilizarse electrodos y procedimientos de soldadura recomendados por el fabricante.

**ARTÍCULO 5°.** Distancia Mínima Atriles. La distancia de los atriles consecutivos entre sí debe ser aproximadamente equivalente, no pudiendo ser superior a la longitud de los troncos o rollizos que soportan. Los troncos o rollizos cuya longitud sea inferior a la distancia entre dos atriles deberán ser colocados en el centro de la sección de carga.

**ARTÍCULO 6°.** Extremos de troncos. Los extremos de los troncos o rollizos deben sobrepasar los atriles sobre los que descansan entre un 10% y un 25% de la longitud del tronco o rollizo.

**ARTÍCULO 7°.** Seguridad en extremos laterales. Cuando los troncos o rollizos se apilen longitudinalmente, cada uno de los que se encuentre situado contra los extremos laterales del acoplado debe estar asegurado por al menos dos atriles. La resistencia de los atriles debe ser suficiente para evitar que el ancho del vehículo sea sobrepasado por la carga tras estar expuesto a una aceleración lateral de 0,5 g.

**ARTÍCULO 8°.** Acoplado. El acoplado debe estar equipado con un soporte indeformable en cada uno de sus extremos posterior y anterior, lo suficientemente resistente como para contener la carga dentro y evitar cualquier desplazamiento fuera de él.

**ARTÍCULO 9°.** Carga de madera. La carga de madera en ningún caso deberá tocar el suelo y no deberá sobrepasar en más de 3,00 m al último atril; en todo caso, si ésta sobresaliera más de 0,50 m del vehículo, deberá llevar en el extremo de la carga una luz roja, si fuere



de noche, y un banderín de género o material plástico del mismo color y de 0,50 m x 0,40 m si fuere de día.

**ARTÍCULO 10.** Talleres De Reparación. Los talleres mecánicos privados u oficiales de reparación de vehículos, acoplados y/o semirremolques, en aspectos que hacen a la adecuada seguridad de este tipo de transporte forestal conforme lo establece esta ley, serán habilitados por la autoridad de aplicación, que llevará un registro de ellos y sus características. Cada taller debe tener: la idoneidad y demás características reglamentarias, un director técnico responsable civil y penalmente de las reparaciones, un libro rubricado con los datos de los vehículos y arreglos realizados, en el que se dejará constancia de los que sean retirados sin su terminación.

**ARTÍCULO 11.** Revisión Técnica Obligatoria Especial: En la reglamentación de la presente ley se deberá establecer el lugar de revisión técnica de las piezas auxiliares establecidas en la presente para camiones, remolques o semirremolques transportadores de forestación, la periodicidad en la revisión, la emisión de las habilitaciones, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados, son establecidos por la reglamentación y cumplimentados por la autoridad competente. Esta podrá delegar la verificación a las concesionarias oficiales de los fabricantes o importadores o a talleres habilitados a estos efectos manteniendo un estricto control.

**ARTÍCULO 12.** Deber de transportar en vehículos adecuados. Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte de cargas de forestación, sean particulares o empresas, conductores o no, deben transportar la carga en vehículos especialmente reformados con los alcances de esta ley, y con la portación del permiso otorgado por la autoridad delegada por el Poder Ejecutivo Provincial previsto en la reglamentación de la presente, y portar la documentación que acredite la debida habilitación del camión, remolque o semiremolque, conforme lo establezca la reglamentación.

**ARTÍCULO 13.** Altura máxima de carga. En ningún caso la altura máxima de la carga debe superar la altura de los atriles ni la de los soportes anterior y posterior. Tampoco debe sobresalir de los límites espaciales del acoplado.

**ARTÍCULO 14.** Autoridad de Aplicación. El Poder Ejecutivo determinará la autoridad de aplicación de esta ley. A falta de ello la autoridad de aplicación será la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

**ARTÍCULO 15.** Control y sanciones. Facúltase al Poder Ejecutivo a incluir en la reglamentación de la presente Ley los controles y sanciones correspondientes. Dichos controles deberán ser concurrentes con los impartidos por autoridades provinciales. Las sanciones que eventualmente se prevean en esta ley serán medidas pecuniarias y actualizables en razón de unidades medidas en salarios mínimos vitales y móviles. El

# Senado de la Nación



mínimo de la sanción será de cinco salarios mínimos vitales y móviles, siendo esto incrementado de acuerdo a la gravedad o repitencia del incumplimiento.

**ARTÍCULO 16.** Reglamentación. El Poder Ejecutivo procederá a la reglamentación de la presente Ley, dentro de los 30 días de su promulgación.

**ARTÍCULO 17.** Comuníquese al Poder Ejecutivo.

A handwritten signature in black ink, appearing to be "E. A. Vischi".

**DR. EDUARDO A. VISCHI**  
SENADOR NACIONAL



## FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

Diariamente circulan por Argentina miles de camiones con acoplados cargados de madera.

Observando este tipo transporte de productos forestales por medio de camión, remolque o semirremolque, es menester observar que existe un vacío legal, ya que tal situación no ha sido legislada en nuestra provincia.

La Ley de tránsito Ley N° 24449 vigente establece reglas para vehículos de transporte para casos especiales, pero no legisla este tipo de transportación de la madera. El transporte de madera requiere un cuidado especial, debido al tamaño y peso de las cargas y algunas especificidades y requisitos legales que deben observarse.

El almacenamiento adecuado de la madera en los vehículos favorece la conservación de la carga y contribuye a la prevención de accidentes en las carreteras. Para llevar a cabo estas tareas es necesario contar con profesionales altamente capacitados que conozcan las técnicas involucradas y trabajen de acuerdo a las normas de seguridad.

Según la clasificación del IBAMA (Instituto Brasileño del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables), los denominados productos forestales están compuestos por diversos derivados de la madera, como troncos, postes, estacas, leña y carbón vegetal. Por tanto, las dimensiones, el peso y el tipo de embalaje varían y cambian la forma en que se transportan los productos a su destino. La forma más común en el segmento maderero es el corte en postes o troncos largos.

También debe tenerse en cuenta la capacidad de carga. Después de todo, el sobrepeso es una de las principales causas de accidentes en rampas y curvas cerradas, que son muy comunes en algunas carreteras. De acuerdo con la normativa, cada camión debe soportar un peso bruto total máximo de 57 toneladas, con una longitud no superior a los 19,80 metros.

Esto se vuelve riesgoso en un contexto donde no existe legislación ni controles adecuados al respecto.

La peligrosidad que conlleva este tipo de cargamento de madera de forestación, donde en reiteradas oportunidades, lamentablemente observamos accidentes, por la impericia que provoca la inestabilidad del rodado por las deficiencias en la forma en que se ha realizado la carga o en su relación directa con la carencia de medidas de seguridad en los elementos transportadores.

Que la carga forestal "mal asegurada" que los transportistas van "perdiendo" sobre la cinta asfáltica pone en grave riesgo de incidentes a los automovilistas y exponen la necesidad de un mayor control por parte de las empresas transportistas a sus propios



## *Senado de la Nación*

camiones, de las empresas destinatarias de la carga – solidariamente responsables ante un accidente-, y de las fuerzas de seguridad y Vialidad Nacional.


Es imprescindible asegurar la integridad de las cargas durante su transporte. Una carga colocada de manera deficiente puede representar un riesgo para las personas no solo para el conductor del vehículo que lo coloca indefectiblemente en un trabajo de riesgo, sino también para cualquiera de los ciudadanos o extranjeros que se encuentran alcanzados en la posibilidad de ser embestidos por el rodado o su cargamento.

En general el transporte de maderas de larga distancia se realiza por rutas con zonas muy pobladas, por lo que los camiones o semirremolques deben ser provistos de elementos de seguridad acordes, es decir adaptados para su uso, y conducidos únicamente por conductores preparados que respeten las reglas de tránsito. La carga de los camiones debe equilibrarse adecuadamente y asegurarse mediante sujeciones que impidan que la madera, especialmente los troncos, puedan caer del camión si la carga se desplaza durante el trayecto.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que el mantenimiento de las carreteras debe ser permanente, pero es especialmente importante cuando el transporte se realiza con camiones pesados, ya que las rutas pueden deteriorarse, registrándose una erosión excesiva y problemas de seguridad. El transporte con camiones debe realizarse de tal manera que se reduzca al mínimo el daño a las rutas, para lo cual las operaciones de transporte deben ajustarse a la capacidad de carga de la carretera.

Que la estadística de los accidentes provocados con camiones, remolque o semirremolque, que transportan productos forestales, en la Argentina es de una cifra importante. Por ello es menester mejorar la circulación vial, teniendo en cuenta la cantidad de camiones que transportan forestación en las rutas argentinas la consecuente peligrosidad de su transitar.

Por lo aquí expresado y los motivos que oportunamente brindaré en el recinto, solicito a mis pares acompañen la presente iniciativa.



**DR. EDUARDO A. VISCHI**  
SENADOR NACIONAL