



Montevideo, 27 de mayo de 2020

## **I. Introducción**

En la LVI reunión del SGT N°5, la delegación de Uruguay presentó un documento con los hallazgos obtenidos en materia de pesos máximos registrados en varias estaciones de pesaje del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en ómnibus de 15m de longitud, del tipo 8x2, de doble piso, en el marco de una experiencia piloto acordada con las Autoridades de transporte de Brasil.

La información obtenida correspondía a tres unidades pertenecientes a una empresa de transporte de bandera brasileña que realiza transporte de pasajeros en forma regular en el tráfico Uruguay-Brasil, y una unidad perteneciente a una empresa de transporte ocasional de pasajeros de bandera uruguaya.

En diciembre de 2019 se autorizó la operación de otro vehículo de transporte ocasional de pasajeros de bandera uruguaya, de 15m de largo, tipo 8x2, con una tara de 20600kg, equipado con neumáticos superanchos en el eje de apoyo del eje doble no homogéneo, con 48 pasajeros de capacidad más tres tripulantes.

Tal como se expresó en el documento presentado en la LVI Reunión del SGT N°5, los tres vehículos de la empresa brasileña tienen una capacidad de 57 pasajeros y dos tripulantes, y los dos ómnibus de las empresas de bandera uruguaya tienen una capacidad de 48 pasajeros y tres tripulantes.

En este documento se presenta una comparación de los resultados obtenidos en el pesaje de los cinco vehículos en el periodo comprendido entre el 2 de noviembre de 2019 y el 29 de marzo de 2020, con los informados en el documento presentado en la Reunión del SGT N°5 antes mencionada.

## **II. Análisis comparativo**

En la Tabla 1 que aparece más abajo aparecen los pesos promedio de pasajeros transportados por cada uno de los tres vehículos de bandera brasileña autorizados a operar con carácter experimental, en el tráfico Uruguay-Brasil.

Como se puede apreciar, los pesos promedios por pasajeros transportados obtenidos en los tres vehículos para ambos periodos son comparables entre sí. En los casos de ocupación casi plena de las unidades el peso promedio por pasajero transportado apenas supera los 95kg.



TABLA 1						
Número de Pasajeros	Vehículo 1		Vehículo 2		Vehículo 3	
	13/04/19	03/11/19	13/04/19	03/11/19	13/04/19	03/11/19
	- 02/11/19	- 29/03/20	- 02/11/19	- 29/03/20	- 02/11/19	- 29/03/20
Menor que 20	126 kg	--	127 kg	--	125 kg	114 kg
Mayor o igual a 20 y menor que 30	113 kg	121 kg	121 kg	113 kg	113 kg	117 kg
Mayor o igual a 30 y menor que 40	106 kg	110 kg	102 kg	98 kg	105 kg	106 kg
Mayor o igual a 40 y menor a 50	101 kg	103 kg	94 kg	106 kg	94 kg	101 kg
Mayor o igual a 50	98kg	97 kg	96 kg	98 kg	96 kg	97 kg

En la Tabla 2 y en la Tabla 3 siguientes aparecen los pesos promedio de pasajeros transportados por cada uno de los dos vehículos de bandera uruguaya de transporte ocasional autorizados a operar con carácter experimental:

TABLA 2- Vehículo 1(con valores de pesos incluidos en el documento entregado en la LVI Reunión del SGT N°5)		
Número de Pasajeros	Peso promedio por pasajero	
	13/04/19 – 02/11/19	03/11/19 – 29/03/20
Menor que 20	165 kg	Sin casos registrados
Mayor o igual a 20 y menor que 30	Sin casos registrados	117 kg
Mayor o igual a 30 y menor que 40	144 kg	97 kg
Mayor o igual a 40 y menor a 50	105 kg	102 kg
Mayor o igual a 50	Sin casos registrados	Sin casos registrados



<b>TABLA 3-Vehículo 2 (con operaciones registradas a partir de enero de 2020)</b>	
<b>Número de Pasajeros</b>	<b>Peso promedio por pasajeros</b>
	<b>12/01/2020 – 29/03/2020</b>
<b>Menor que 20</b>	Sin casos registrados
<b>Mayor o igual a 20 y menor que 30</b>	122 kg
<b>Mayor o igual a 30 y menor que 40</b>	Sin casos registrados
<b>Mayor o igual a 40 y menor a 50</b>	102kg
<b>Mayor o igual a 50</b>	114kg

Para todos los casos en general, los pesos promedio por pasajero crecen cuanto menor es el número de personas transportadas.

Los pesos por eje medidos en general no superan, dentro del margen de error de los instrumentos de pesaje, los valores límites propuestos en el documento que la Delegación de Uruguay presentara en la LI Reunión del SGT N°5, en particular en el caso que los ejes de apoyo del eje doble no homogéneo trasero de los ómnibus están equipados con neumáticos superanchos.