



## **Modificación Anexo R – Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial**

### **Jornada de trabajo MINISTERIO DE TRANSPORTE – FADEEAC – CAFAS**

Fecha: 15-02-2018

Lugar: FADEEAC – Sanchez de Bustamante 54 – CABA

Funcionarios presentes:

- Guillermo Campra (DNTAC)
- Yanina Praglia (DNTAC)
- Orlando Grasseti (CNTSV)
- Roberto Domec (CNTSV)
- Victor Farre (DNV)
- Ariel Arias (DNV)

Temas:

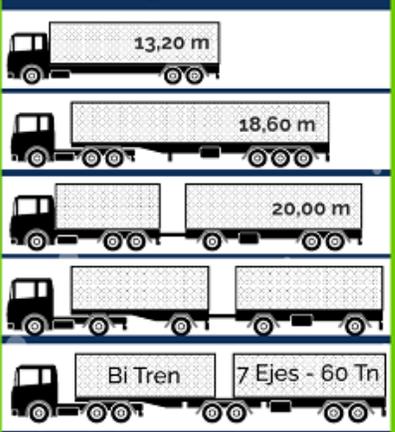
1. Dimensiones y tipo de Circulación.
2. Configuraciones y Pesos Permitidos.
3. Exigencias de sistemas de seguridad activa y pasiva.

1- Dimensiones y tipo de Circulación.

## Dimensiones y Tránsito



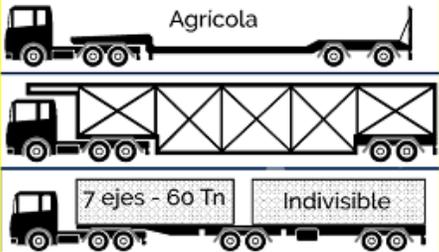
**Tránsito libre sin restricción**



**20,50 m**

**22,40 m**

**Tránsito libre con restricción**



**22,40 m**

## Dimensiones y Tránsito



**Bitren entre 60 y 75 Tn - 7, 8 o 9 ejes**

**Tránsito por corredores**



**22,40 - 25,50 m**

**25,50 - 30,25 m**

**Tránsito con permiso**



**22,40 - 25,0 m**

---

**Carretón agrícola**

**Tránsito con permiso**

- Ancho: 4,30 m
- Altura : 4,60 m

**Tránsito con permiso**



**22,40 - 25,0 m**



#### Observaciones y puntos en discusión:

Al ancho máximo y altura máxima permitida (4,30) es para todo tipo de configuración de vehículo.

Respecto del tránsito libre de los bitrenes, es solo para los de hasta 7 ejes, hasta 60 tn y un largo menor o igual a 20,50 m. En principio garantizado tanto en rutas nacionales como provinciales.

En caso de la libre circulación de cualquier tipo de configuración entre 20,50 y 22,40 metros, tendrán restricciones de ingreso a localidades y con posibilidad de intervención de las autoridades en caso de factores climáticos adversos.

La restricción a la circulación del bitren de 7 ejes de hasta 60 tn y con largo entre 20,50 y 22,40 m es un punto que seguirá siendo trabajado dado que se debe reglamentar que tipos de carga indivisible abarca y si ellas pueden sobresalir de la caja de carga y hasta que dimensión.

La red de corredores para el tránsito de bitrenes será reglamentada en las próximas semanas. Las provincias luego podrán ampliar a sus rutas provinciales.

Si un bitren lleva carga divisible y por su volumen de carga sobrepasa el largo de 20,5 m puede circular solo por corredores de habilitados.

Una configuración bitren con un peso mayor a las 60 tn tiene que tener un largo mínimo de 22,40 m.

El transporte de contenedores de 53 pies (16,15 m) ha sido considerado realizarlo utilizando el metro de saliente trasera permitido en los semirremolques convencionales. Esto hace necesaria la posibilidad de contar con plataformas de carga mayores a los 15,20 metros.

Ha sido reclamado por algunos transportistas la revisión de los largos de la configuración tractor con semirremolque convencional. Esto surge dado que los 18,60 m de distancia entre paragolpes es insuficiente para que seguir utilizando plataformas de carga para 30 palet (15,50m) ahora con tractores de 3 ejes (tipo 6x2). Se incrementa la capacidad de peso, pero se achica la capacidad volumétrica.

Debido al punto anterior, FADEEAC reenviará propuesta respecto de dicho tema.

Carretones para el transporte de maquina agrícola que se encuentren excedidos de las dimensiones de transito libre pero dentro de los límites máximos permitidos circularán con permisos cuya duración es por 3 meses. De excederse de esos límites el permiso es por viaje, máximo 1 mes.

## 2- Configuraciones y Pesos Permitidos.

- ¿Peso máximo permitido en los tándems que poseen cubiertas superanchas?
  - Tándem de 2 ejes
  - Tándem de 3 ejes
  - Tándem de un eje rodado dual y 1 super ancha.

Los pesos permitidos en los tándems que cuentan con cubiertas superanchas han sido reducidos considerablemente.

Desde el estado se ha expuesto que todas las unidades en operación y las que se patenten en los próximos meses contarán con un derecho adquirido por lo cual seguirán en operación con los límites antiguos (24 Tn para el tándem triple).

Se ha solicitado a los funcionarios tengan presente el inconveniente que podría surgir al momento de la fiscalización respecto de si el vehículo es nuevo o viejo y si tiene una excepción en su capacidad de peso.

Se ha solicitado revisen los pesos permitidos, especialmente en el tándem triple, para contar con una capacidad que considere lo ya construido, sin tener excepciones para facilitar la fiscalización y que sea amigable con la vía pública.

### Punto 2.3 – Capacidad de Carga de configuraciones de vehículos

- ¿A qué configuraciones y de qué manera se implementa el incremento del 5 % extra por suspensión neumática?

El 5% extra por suspensión neumática genera un aumento en el PESO BRUTO TOTAL (PBT) solo en la configuración 13.

Sigue siendo un punto de discusión que seguirá siendo planteado en próximas reuniones.

- Existen en operación configuraciones de vehículos que no están indicadas, por ejemplo las que utilizan cubiertas superanchas, Full tráiler de 5 ejes con enganche tipo bitren, entre otras ¿Qué sucede con ellas?

Están permitidas y los pesos brutos totales surgen de la sumatoria de los pesos máximos permitido por eje o tandem.

- Configuración N° 20: ¿Cuál es el criterio técnico para esta propuesta? ¿Se podrán modificar acoplados ya existentes? ¿Cuál sería el peso máximo de la configuración si se considera un chasis de 3 ejes?

20		S1-D1-D2-D2	20,00	2,60	4,30	52,50	6,00
----	---	-------------	-------	------	------	-------	------

- Desde el estado plantean que es una configuración, que si bien no cumple con la distribución 40/60 recomendada la ven como una configuración segura y estable que se comporta bien en rutas que no están en condiciones ideales.

En esta configuración con acoplado de 4 ejes se seguirá trabajando tanto en lo ya planteado como así también si el remolque debe ser 0 km o se admite modificación.

- Configuración N° 21: ¿Está correcto el peso máximo? En caso afirmativo ¿Cuál es el criterio?

21		S1- D1-D1-D1-D1	20,50	2,60	4,30	45,00	4,25
----	---	-----------------	-------	------	------	-------	------

Independientemente que por ejes podría pesar mas, en este caso el límite es de 45 tn.

El motivo es el “vivoreo” que naturalmente tiene el acoplado, de dos ejes y de corta distancia entre ellos, enganchado a posteriori de un semirremolque.

- Configuración N° 24: ¿Qué tipo de suspensiones se exigen para este peso y esta configuración de vehículo? ¿pueden ser todos ejes con suspensión mecánica?

24		S1-D2-D1-D2	18,60	2,60	4,30	52,50	6,00
----	---	-------------	-------	------	------	-------	------

- Esta configuración no tiene exigencia de suspensiones neumáticas.
- Como unidad nueva se encuentra en un nivel de capacidad de carga que tendría exigencias que demandarían contar con suspensión neumática, por ejemplo, Sistema de Medición de Carga Referencial neumático.

### 3- Exigencias de sistemas de seguridad activa y pasiva.

#### 2.4.1. Unidades Tractoras

- 2.4.1.1 ¿Un vehículo circulando vacío, sin carga, que exigencias de peso potencia tiene? ¿y para el caso de bitrenes?

La exigencia de potencia es en función del peso que arrastra en el momento.

Para el caso de bitrenes siempre debe circular con una unidad motriz que tenga la condición de "Apto Bitren" dado que esto hace al funcionamiento de la totalidad de sistemas de seguridad de los remolques.

- 2.4.1.4 Exigencia de ABS para todos los vehículos motrices 0 km, ¿Qué exigencias de seguridad Activa para los vehículos motrices usados que arrastren combinaciones de vehículos entre 45 y 55,5 tn?
  - No se le pide la adición de ningún sistema extra de seguridad activa a una unidad usada.
  - Es de destacar que se deberá trabajar en la reglamentación de estas normas respecto de las adaptaciones necesarias e imprescindibles de un vehículo motriz sin ABS, específicamente cuando trabaje en combinación con un remolque con EBS y/o RSS.
- 2.4.1.5 A partir de cuando se debe exigir la incorporación en el certificado de revisión técnica de la potencia y capacidad de arrastre de la unidad.
 

A partir de que sea reglamentado el decreto en cuestión, se considera al menos 60 días más.
- Observaciones extras.
  - La antigüedad de todo vehículo motriz de mas de 52,5 tn será 15 años.
  - La antigüedad de todo vehículo motriz de más de 45 y hasta 52,5 tn es de 20 años.
  - La antigüedad de vehículos motrices de 45 tn o menos no ha sido fijada definitivamente.
  - La exigencia de sistemas ABS se está implementando actualmente para todo vehículo motriz 0km.

#### 2.4.2. Semirremolques y Acoplados:

- 2.4.2.2 ¿Qué tipo de suspensión se le exige al eje o tándem o eje trasero del vehículo motriz? (Mecánica, neumática, mixta)

13		S1-D2-D3	18,60	2,60	4,30	52 Tn	6,00
----	---	----------	-------	------	------	-------	------

- En caso de tractores con suspensión mecánica y neumática se reglamentarán los pesos intermedios teniendo en consideración el peso extra por suspensión neumática.

### Exigencias a vehículos mayores de 45 Tn.

- 2.4.2.5 ¿Qué plazo de implementación para incorporarlos en remolques usados?
- 2.4.2.6 ¿Qué plazo de implementación para incorporarlos en remolques usados?
- 2.4.2.7 ¿Qué plazo de implementación para incorporarlos en remolques usados?
- 2.4.2.8 ¿Qué plazo de implementación para incorporarlos en remolques usados?
- 2.4.2.9 ¿Qué plazo de implementación para incorporarlos en remolques usados?
- 2.4.2.11 ¿Qué plazo de implementación para incorporarlos en remolques usados?
- Los plazos de implementación de cada tipo de exigencia se están evaluando y serán reglamentados oportunamente.
  
- ¿Respecto de los elementos a incorporar al parque de remolques usados que sean parte de una configuración de más de 45 tn se piensa en una escala pesos máximos? Por ejemplo: de 45 a 50 tn y de 50 a 55,5 tn
  - Las exigencias están actualmente planteadas para ser cumplidas por todo remolque usado o 0km que sea parte de una configuración de más de 45 tn.
  
- Observaciones extras.
  - Remolques, parte de una configuración que pese mas de 45 tn.
    - Usado: ABS
    - 0 km:
      - EBS (Sistema de frenado Electrónico)
      - RSS (Sistemas de estabilidad Antivuelco)

### Punto 2.5 (Sistemas electrónicos de frenado y control de pesos)

- ¿Para qué modelos y tipos de vehículos, para que capacidades de carga y a partir de cuándo?
  - Lo indicado es para remolques nuevos 0 km y que sean parte de configuraciones de 45 tn o mas.
  - 2.5.5: Sistema de carga referencial neumático. Esto es exigible a las configuraciones bitrenes y al remolque 1+1+1 (D1+D1+D1). Queda por trabajar en que otros remolques con suspensión neumática será exigible.
  -
- 2.5.7 ¿a partir de cuando se puede exigir que se complete el certificado de revisión técnica con estos datos?
  - A partir de que ser reglamento.
  
- 2.6. Condiciones para el material rodante usado:



- Todas las modificaciones deberán ser realizadas por talleres habilitados.
- 2.6.2 ¿Qué criterios se utilizarán para cumplimentar estas exigencias y como manejarán los plazos de implementación?
  - Los plazos serán reglamentados oportunamente.
- ¿Existe algún límite en antigüedad para realizar una modificación de ampliación de carga a una unidad usada?
  - No existe antigüedad máxima para implementar modificaciones, independientemente de la antigüedad máxima permitida para el uso de la unidad para una determinada capacidad de carga y/o determinado tipo de servicio.
  - En los remolques no se han impuesto antigüedades máximas que limiten el uso o la capacidad de carga. Restará esperar lo que se pueda llegar a reglamentar en esa materia en los próximos meses.