

Buenos Aires, 06 de Febrero de 2019

Nota Nº 0144/19

**Sr. AUDITOR NACIONAL
Sr. AUDITOR REGIONAL**

Tenemos el agrado de dirigirnos a Ud., por indicación del Comité de Coordinación Técnica CENT, en relación a la Nota de la SSTA NO-2019-06908314-APN-SSTA#MTR respecto a la problemática de la Unión Chasis-Carrocería mediante listón de madera.

En tal sentido se deberá aceptar la utilización de elementos amortiguantes como ser listones de madera, elastómeros u otros materiales, mientras que estas se encuentren en correcto estado de conservación y aseguren que la carrocería no se encuentre floja.

A los efectos del control se deberá verificar:

- a) Que si se utiliza madera, esta sea dura y se encuentre en buen estado (no podrido)
- b) Que tenga un número adecuado de grampas de sujeción y que las mismas estén debidamente ajustadas.

El tipo de sujeción entre chasis y superestructura depende de la rigidez del chasis y de la carrocería, por lo que se debe aplicar la solución técnica adecuada para cada caso, que en caso de no realizar la modificación por parte de personal idóneo y con experiencia, puede darse que la solución termine teniendo un resultado contraproducente.

A los efectos de sintetizar lo expuesto se informa que las carrocerías se pueden clasificar, en principio en tres categorías según su rigidez torsional, y de este parámetro surge el diseño de la unión:

Rigidez Torsional	Ejemplo de Tipo de Carrocerías
Flexible	Porta volquetes, plataformas rígidas, hormigoneras, Quinta Rueda
Rígido	Superestructuras para troncos, Cajas contenedor
Muy rígido	Cisternas, Contenedores de transporte a granel



SGT
UTN

Como conclusión de lo indicado se aceptarán elementos amortiguantes entre Chasis y Bastidor Auxiliar siempre que los mismos se encuentren en correcto estado, con sus grampas en condiciones y en la cantidad adecuada.

Lo indicado precedentemente se aplicará hasta tanto la Comisión Nacional del Transito y la Seguridad Vial efectúe el diagnóstico detallado de las fijaciones de acuerdo a lo indicado en la nota de referencia.

La fijación de la carrocería deberá ser realizada de acuerdo a las recomendaciones del fabricante del chasis según sus manuales de superestructuras.

Sin otro particular, lo saludamos a Ud. muy atentamente.

Ing. RICARDO F. PEREZ
SECRETARIO EJECUTIVO
C.E.N.T.

ORIGEN	CNTySV – CCT
CONF.	Área Técnica

Sr. Auditor Nacional
Sr. Auditor Regional
S / D



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-06908314-APN-SSTA#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 5 de Febrero de 2019

Referencia: Problemática de la unión chasis-carrocería con listón de madera

A: Daniel Pugliese (Director Ejecutivo) (Maipú 267, 5º piso, CABA (CENT))

Con Copia A: Orlando Grassetti (CNTYSV#MTR), Roberto Domecq (CNTYSV#MTR), Joaquín López De La Fuente (SSTA#MTR),

De mi mayor consideración:

Me dirijo a Ud., en mi carácter de Presidente de la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL (CNTYSV), en relación a la problemática planteada acerca de la prohibición de utilizar listones de madera como material intermedio entre el chasis y la superestructura en el marco de las revisiones técnicas obligatorias efectuadas a vehículos de transporte automotor de jurisdicción nacional.

En tal sentido, se acompaña a la presente la NO-2019-06363988-APN-CNTYSV#MTR elaborada por el área técnica de la CNTYSV, cuyos términos se comparten.

De tal conformidad, se le solicita a Ud., en su carácter de Director Ejecutivo de la CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE (CENT), tenga a bien dejar sin efecto la instrucción impartida a los talleres de revisión técnica obligatoria respecto de la prohibición de utilizar listones de madera como material intermedio entre el chasis y la superestructura, hasta tanto la CNTYSV efectue un diagnóstico del asunto.

Asimismo, se le solicita remitir a esta dependencia todos los estudios técnicos que aconsejaron rechazar la unidad tradicional chasis/listón/superestructura, principalmente en lo que hace a la afectación a la seguridad vial que ocasiona dicha solución.

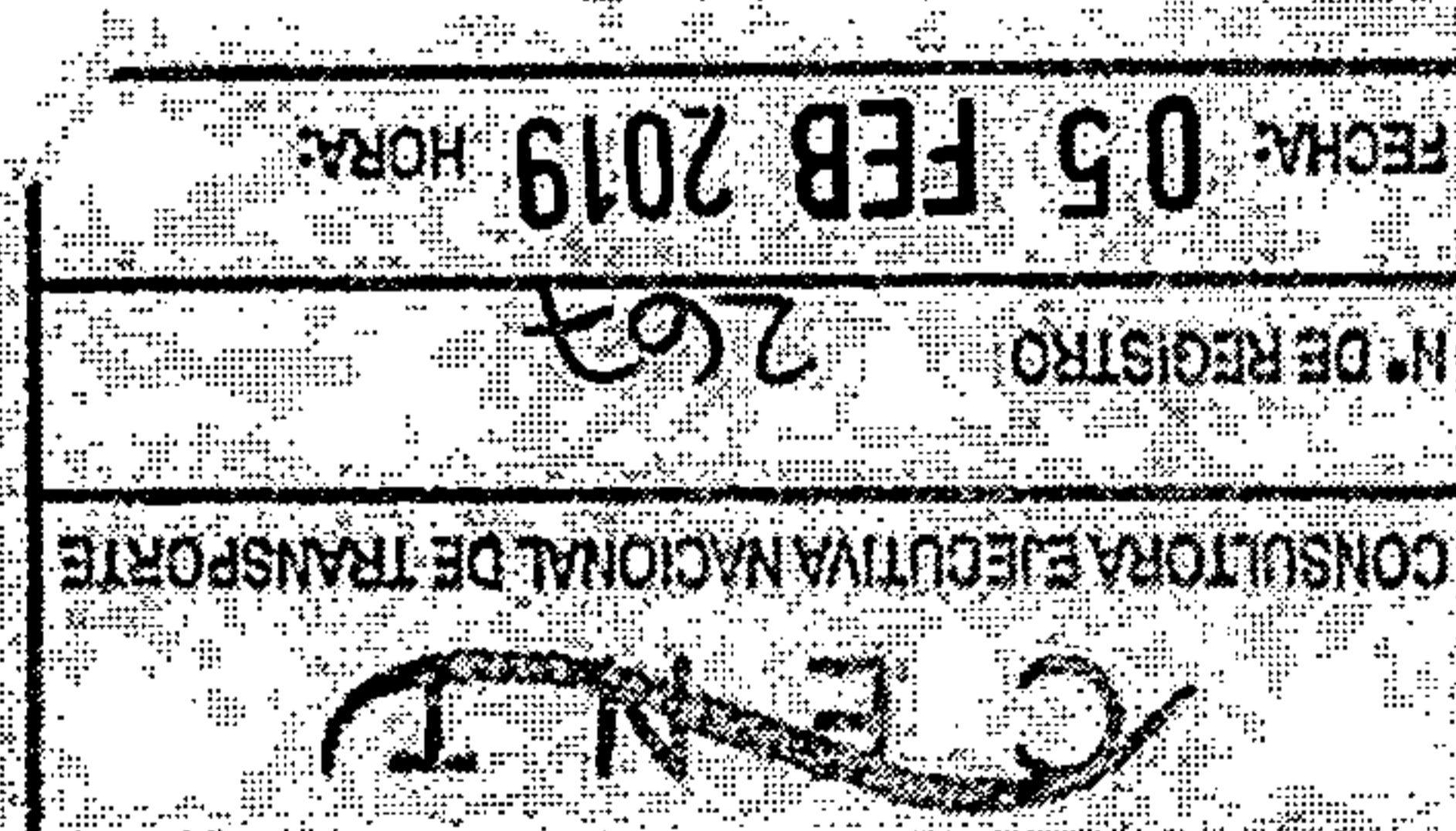
Por último, se le solicita enviar a esta CNTYSV la instrucción expresa remitida a los talleres de revisión técnica obligatoria a fin de adoptar la medida aquí tratada.

Se requiere dar preferente cumplimiento a lo aquí solicitado en atención a la importancia que esta materia reviste en el desarrollo de las revisiones técnicas obligatorias.

Sin otro particular saluda atte.

Luis Vicente Molouy
Subsecretaria de Transporte Automotor
Ministerio de Transportes

DIRECCION GENERAL DE DOCUMENTACION ELECTRONICA - DGE - MINISTERIO DE MODERACIONES Y REGULACIONES
ON LINE SECTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - ODE - MINISTERIO DE MODERACIONES Y REGULACIONES
DIRECCION GENERAL DE DOCUMENTACION ELECTRONICA - DGE - MINISTERIO DE MODERACIONES Y REGULACIONES
ON LINE SECTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - ODE - MINISTERIO DE MODERACIONES Y REGULACIONES



05 FEB 2019
00:26:07
Luis Vicente Molouy
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES AUTOMOTOR
MINISTERIO DE TRANSPORTES
OCT 2018
00:26:07
ON LINE SECTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - ODE - MINISTERIO DE MODERACIONES Y REGULACIONES
DIRECCION GENERAL DE DOCUMENTACION ELECTRONICA - DGE - MINISTERIO DE MODERACIONES Y REGULACIONES
ON LINE SECTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - ODE - MINISTERIO DE MODERACIONES Y REGULACIONES
DIRECCION GENERAL DE DOCUMENTACION ELECTRONICA - DGE - MINISTERIO DE MODERACIONES Y REGULACIONES
ON LINE SECTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - ODE - MINISTERIO DE MODERACIONES Y REGULACIONES



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-06363988-APN-CNTYSV#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 1 de Febrero de 2019

Referencia: Problemática de la unión Chasis-Carrocería con listón de madera - CENT

A: Luis Vicente Molouny (SSGAT#MTR),

Con Copia A: Guillermo Campa (DNTAC#MTR), Gerardo Fulvio Tarquini (DEPTAC#MTR), Orlando Grassetti (CNTYSV#MTR),

De mi mayor consideración:

AL SUBSECRETARIO DE
TRANSPORTE AUTOMOTOR
S / D

Por la presente me dirijo a usted en relación a la problemática planteada a partir de la directiva emanada a la red de talleres de revisión técnica de jurisdicción nacional vinculada con la prohibición de utilizar listones de madera como material intermedio entre el chasis y la superestructura.

En efecto, esta instrucción ha generado el rechazo de muchas unidades de carga en ocasión de la RTO en la red de talleres de jurisdicción nacional, situación que nos ha sido comunicado mediante diversas llamadas telefónicas y también ha sido planteada formalmente mediante Nota de fecha 31 de enero ppdo. por FEDERACIÓN DE TRANSPORTADORES ARGENTINOS (FETRA) cuya copia se encuentra embebida junto con la presente.

Este tema también fue tratado en el Seno del Comité de Coordinación Técnica de la CENT de fecha 30/01/19, punto 6, a del temario "madera entre bastidores", donde el Ing. O. Grassetti planteó una serie de observaciones en linea con las consideraciones que a continuación se detallan,

1. La Resolución ST N° 417/92, modificada por su similar N° 594/92 no establece una limitación respecto a la vinculación de la carrocería con el chasis mediante listón de madera y grampas.
2. La técnica de vincular las carrocerías a los chasis de los camiones mediante listones de madera dura y

grampas "U" es una técnica que se ha venido usando por muchísimos años, existiendo decenas de miles de camiones con esta solución.

3. Los camiones con esta solución vienen realizando su respectiva RTO, sin observaciones desde hace años, sin observaciones por parte de la Auditoría de la CENT.
4. Los Manuales de Superestructura de las empresas Fabricantes de Camiones no presentan un criterio único en la materia, habiendo algunos que aconsejan la unión metálica, mientras que otros no excluyen el uso de madera dura. Incluso en manuales más antiguos era considerada la solución con listón de madera.
5. Si bien las recomendaciones más modernas se inclinan a soluciones metal-metal o la aplicación de elastómeros u otros materiales, a partir de reuniones que hemos mantenido con especialistas del sector, se puede informar que la unión tradicional no presenta ningún inconveniente desde el punto de vista de la seguridad, en la medida que:
 - El listón utilizado sea de madera dura y que el mismo se encuentre en buen estado (no esté podrido).
 - Que tenga un número adecuado de grampas de sujeción.
 - Que las mismas estén debidamente ajustadas.
6. El cambio de la fijación tradicional por otra más moderna, no es un trabajo menor, ya que implica desmontar la carrocería, eliminar las viejas sujeciones y efectuar una nueva fijación, lo que implica preparación de piezas especiales, trabajos de soldadora, entre otros. En definitiva representa un costo y la paralización de la unidad un par de días, es por ello que estos trabajos que deben ser programados para no resentir la normal prestación de los servicios.
7. Como el tipo de sujeción entre chasis y superestructura depende de la rigidez del chasis y de la carrocería, se debe aplicar la solución técnica correcta para cada caso, ergo, si la modificación no está realizada por personal idóneo y con experiencia puede ser que la solución termine teniendo un resultado peor al del sistema tradicional.

A los efectos de graficar lo expuesto se informa que las carrocerías se pueden clasificar, en principio, en tres categorías según su rigidez torsional y dependiendo de este parámetro surge el diseño de la unión;

Clase de rigidez torsional	Ejemplo de tipo de carrocería
Flexible	Carrocerías para volquetes, plataformas rígidas, conjuntos de hormigonera. Carrocerías desmontables, quinta rueda.
Rígido	Superestructura para troncos, cajas intercambiables, portacontenedores de brazos paralelos, cajas contenedor.
Muy rígido	Cisternas, contenedores de transporte a granel, bombas de hormigón

Teniendo en cuenta lo expresado esta CNTYSV, aconseja que se instruyan las siguientes medidas:

1. Se deje sin efecto la medida adoptada por la CENT, en relación a prohibir la unión con madera entre chasis y superestructura, hasta tanto esta CNTYSV evalúe el tema con los actores involucrados.
2. La CNTYSV efectuará las consultas pertinentes con Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) y la CAMARA ARGENTINA DE FABRICANTES DE ACOPLADOS Y SEMIRREMOLQUES (CAFAS) a los efectos de evaluar técnicamente, si es razonable cambiar las fijaciones tradicionales por cuestiones de seguridad.
3. Notificar a CAFAS que todas las nuevas carrocerías que se fabrique y monten en camiones se realicen observando fielmente los manuales de superestructura de cada uno de los fabricantes de camiones a los efectos de evitar problemas en el futuro.
4. Se solicite a la CENT y/o asesores técnicos remitir los estudios que aconsejaron rechazar la unión.

tradicional chasis/listón/superestructura, en particular los antecedentes vinculados con la afectación a la seguridad que plantea dicha solución.

5. Se solicite a la CENT remitir la instrucción por escrito que se les envió a los talleres de revisión técnica para que éstos cambien un criterio que han venido practicando por más de 20 años sin observaciones.

Analizado el material colectado, esta CNTYSV evaluará en conjunto con las Autoridades un plan de acción para subsanar, si fuere el caso, el problema de la fijación entre el chasis y la superestructura de la flota de camiones en servicio.

Atento lo expuesto y de compartir la presente propuesta, se sugiere la remisión a la CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DEL TRANSPORTE (CENT) para la prosecución del trámite.

Sin otro particular saluda atte,

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUT 30715117584
Date: 2010-02-01 09:38:00 -03'00'

Roberto Domecq
Asesor Técnico
Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUT 30715117584
Date: 2010-02-01 09:39:01 -03'00'