

Nuevas Reglas de Juego PARA EL TRANSPORTE

Durante el mes de enero, el gobierno nacional publicó los decretos 27/2018 y 32/2018, que, entre otras cosas, fijan nuevas atribuciones a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y nuevas normas de circulación para diversos tipos de vehículos, incluyendo la habilitación de los bitrenes.

El decreto 27/2018, titulado “**Desburocratización y Simplificación**”, estableció una gran cantidad de cambios en normas y reglamentaciones de diversas actividades del Estado y en su capítulo 4 generó importantes modificaciones en todo lo relacionado con el tránsito y la seguridad vial. Entre ellas, las más destacables son:

1) La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), con poder de policía: se le otorgó a la ANSV la facultad de constatación de infracciones en rutas nacionales a través de sus agentes debidamente capacitados. Estas atribuciones la equiparan con Gendarmería Nacional en el ámbito nacional. Del mismo modo, la ANSV podrá convenir con provincias y municipios la constatación de infracciones en forma conjunta.

Dado que la ANSV brinda capacitación para el uso de alcoholímetros y radares, carecerán de valor todas aquellas infracciones labradas en rutas nacionales por agentes que no posean la matrícula conferida al aprobar el curso de capacitación para operadores de tecnología de constatación de infracciones de tránsito.

2) Ampliación de las funciones de la ANSV en cuanto al otorgamiento de licencias de conducir: actualmente la ANSV crea y establece las características, procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de licencias de conducir, habilitando a los municipios u organismos provinciales de todo el país. Por medio

de este decreto se habilita a la ANSV a concentrar paulatinamente todas las habilitaciones de conducir, incluyendo las de porte y transporte interjurisdiccional. Se modifica, además, el artículo 77 de la Ley Nacional de Tránsito (Ley 24.449/94), por lo que se establece como falta grave el incumplimiento de la obligación del pago de peaje. Esto hace que, según lo dispuesto en el decreto 32/18, no pagar peaje tenga una multa que va desde los 100 hasta los 300 litros de nafta especial.

3) Transporte de menores: los menores de 10 años deben ir en las plazas traseras del vehículo, con el Sistema de Retención Infantil (SRI) homologado a tal efecto, en función de su peso y tamaño.

4) Disolución del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI): el decreto disuelve el OCCOVI y transfiere todas las competencias, objetivos, funciones y personal de este órgano directamente a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV).

Por otra parte, también fue publicado el decreto 32/2018, modificatorio del 779/1995 y reglamentario de la Ley N° 24.449, que regula el uso de la vía pública y las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las concesiones viales, la estructura vial y el medioambiente. Según los considerandos, se sancionó este decreto porque los avances tecnológicos y productivos generaron una necesidad de “actuali-



zación del compendio reglamentario, cuyas disposiciones no acompañan en algunos aspectos dicha realidad” dado que desde la sanción de la norma original “se han ido incrementando vacíos normativos que ameritan ser subsanados a efectos de dejar establecidos criterios de seguridad a los que deben sujetarse los nuevos modelos de vehículos a incorporar en la vía pública, resultando necesaria la creación de nuevas categorías que reflejen las especificidades de cada uno de ellos”. Por eso, el decreto afirma que “corresponde generar un marco jurídico más dinámico que permita a la autoridad de aplicación ir ajustando estos parámetros según la evolución y conformación de la oferta de transporte de carga en el tiempo, mediante normativa de menor rango” y que “se impone la necesidad de armonización de este plexo legal vigente con lo establecido oportunamente en el decreto N° 574 de fecha 22 de abril de 2014 y su normativa reglamentaria, con relación al uso de la configuración de vehículos bitrén”.

A partir de este decreto, se podrá sumar más capacidad de carga en camiones y se habilitará la circulación de bitrenes en corredores específicos, para ampliar la capacidad de los vehículos de transporte interjurisdiccional de carga y para optimizar las condiciones exigidas para su circulación. Ello resultará en una mejora de la productividad nacional, en los costos del transporte y en condiciones de mayor seguridad, sin afectar la vida útil de la infraestructura vial.



LAS NUEVAS NORMAS FUERON BIEN RECIBIDAS POR LOS EMPRESARIOS DEL SECTOR

FADEEAC sostuvo que los cambios implementados por el decreto 32/2018 "son positivos" y destacó que "la entidad fue parte de consulta y trabajó durante dos años junto con el Ministerio de Transporte para lograr el aumento del límite de la carga útil transportada con el objetivo de mejorar la rentabilidad de las empresas del sector y su competitividad".

Según FADEEAC, las nuevas configuraciones de camiones y la nueva relación potencia/peso servirán no solo para mejorar el transporte de cargas sino también la seguridad vial porque "se trabajó en escalabilidad, en el aumento de la capacidad de cargas siempre de la mano del aumento de la seguridad vial. Esto se hizo incorporando mejoras en los sistemas de frenado y estabilidad, como ABS, EBS y ESP, paragolpes antiempotramiento, protección para ciclistas e instalación de luces LED".

En lo que se refiere a la antigüedad del parque automotor, la entidad empresaria considera que "para poder lograr la escalabilidad y tener equipos modernos, se debe establecer un tope de antigüedad de no más de 20 años, como fija el decreto" y agrega que "para esto también se está impulsando lo que en un futuro será un plan de chatarrización".

Con respecto a la habilitación de los bitrenes, FADEEAC lo considera positivo "porque varios de los puntos del decreto fueron trabajados en conjunto y la propuesta de elevar el límite de 45 toneladas para combinaciones de vehículos existentes, y llevarlo a hasta 55,5 toneladas mediante un sistema eficiente, no obliga a los empresarios a adquirir rodados especiales nuevos, como sería el caso de los bitrenes".

En relación con la propuesta para el aumento de la carga útil transportada, que elaboró la entidad y fue tomada en cuenta en el decreto, FADEEAC destaca que "una de las ventajas que conlleva es que no supera los largos máximos permitidos, dando una gran versatilidad de uso, sin restricciones de circulación ni rutas preestablecidas, como así también un significativo aporte a la seguridad vial para los casos de adelantamiento de vehículos".

Antes de la reforma, el código establecía que podían circular camiones con hasta 45 toneladas de carga y con acoplado de hasta 18,5 metros. A partir de la nueva normativa, los bitrenes tendrán tres modos de circulación: sin restricciones por todas las rutas nacionales para los de siete ejes y 60 toneladas; con corredores especiales corredores habilitados por Vialidad Nacional para los de nueve ejes y 75 toneladas; y con corredores y permisos especiales (determinados también por la DNV) para los de nueve ejes y 75 toneladas, con un largo que va desde los 25,50 a los 30,25 metros. Además, la altura máxima que hasta hoy era de 4,10 metros pasará a 4,30 metros para todo el Mercosur.

En cuanto a lo específico sobre nuevas configuraciones de carga, el decreto modifica el Anexo R: aprueba una nueva escala de distribución de ejes y con ello aumentan los valores de TARA + CARGA, es decir, el peso total de las unidades, pero no se alteran los pesos por eje, aunque sí se aumenta la tolerancia por eje en cada una de las configuraciones. Estas tolerancias son: el eje simple, 800 kg; eje simple dual, 1500 kg; tándem doble, 2000 kg y tándem triple, 2500 kg.

En cuanto a la escalabilidad actual no hay ningún tipo de modificaciones, pero con las configuraciones actuales lo que se introduce como novedoso es que las unidades tractoras deben tener mayor relación potencia/peso.

Además, se incorpora como requisito que la antigüedad para las unidades de un peso entre 45 toneladas y 52,5 toneladas será de hasta 20 años y cuando supere esta cantidad de toneladas de arrastre, será de 15 años. En todos los casos las unidades deberán contar con frenos ABS y la unidad tractora, con eje direccional.

Otro punto a tener en cuenta referido a los bitrenes es que se mantiene la misma relación que la fijada en el decreto 574/14, con los agregados antes mencionados en cuanto a la antigüedad y la relación potencia/peso.

Además, se modificaron las distancias de seguimiento: a la ya conocida distancia de seguimiento de dos segundos (distancia entre vehículos para evitar choques en cadena), se estableció que en rutas de doble sentido de circulación, los vehículos de transporte de cargas de hasta 20,5 metros de longitud deberán respetar una distancia mínima con el vehículo que lo antecede de 40 metros para una circulación uniforme sin sobrepaso. En el caso de vehículos que superen los 20,5 metros, deberán respetar una distancia mínima de 100 metros con el vehículo que circule adelante.

Para conocer más acerca de todas las configuraciones habilitadas para circular y verificar los corredores y puentes habilitados para los bitrenes puede visitar: vialidad.gov.ar/nuevas_configuraciones

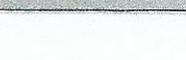
CONFIGURACIONES AUTORIZADAS PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS - ESCALABILIDAD

ART. 27 DEL DECRETO N° 32/18

REFERENCIAS

- | | |
|---|--|
| NUEVA CONFIGURACIÓN | D1 EJE CON RODADOS DOBLES |
| S1 EJE CON RUEDAS INDIVIDUALES | D2 DOS EJES CON RODADOS DOBLES |
| S2 DOS EJES CON RODADOS INDIVIDUALES | D3 TRES EJES CON RODADOS DOBLES |

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGAS QUE SON DE LIBRE CIRCULACIÓN EN RUTAS NACIONALES ART. N° 27 - APARTADO 2.3.1.

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN N° DE EJES				PESO MÁXIMO (t)	Relación POT/PESO (CV/t) mín.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
1		S1-D1	13,20	2,60	4,30	16,50	4,25
2		S1-D2	13,20	2,60	4,30	24,00	4,25
3		S1-D3	13,20	2,60	4,30	31,50	4,25
4		S2-D2	13,20	2,60	4,30	28,00	4,25
5		S2-D3	13,20	2,60	4,30	35,50	4,25
6		S1-S1-D2	13,20	2,60	4,30	30,00	4,25
7		S1-S1-D3	13,20	2,60	4,30	37,50	4,25
8		S1-D1-D1	18,60	2,60	4,30	27,00	4,25
9		S1-D1-D2	18,60	2,60	4,30	34,50	4,25
10		S1-D1-D3	18,60	2,60	4,30	42,00	4,25
11		S1-D2-D2	18,60	2,60	4,30	42,00	4,25
12		S1-D2-D1-D1	18,60	2,60	4,30	45,00	4,25
13		S1-D2-D3	18,60	2,60	4,30	49,50	6,00
14		S1-D1-D1-D2	18,60	2,60	4,30	45,00	4,25

Distancia entre ejes del acoplado mayor a 2.40 m

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN N° DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (t)	Relación POT/PESO (CV/t) mín.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
15		S1-D1-D1-D1-D1	18,60	2,60	4,30	45,00	4,25
16		S1-D1-D1-D1	20,00	2,60	4,30	37,50	4,25
17		S1-D1-D1-D2	20,00	2,60	4,30	45,00	4,25
18		S1-D2-D1-D1	20,00	2,60	4,30	45,00	4,25
19		S1-D2-D1-D2	20,00	2,60	4,30	52,50	6,00
20		S1-D1-D2-D2	20,00	2,60	4,30	52,50	6,00
21		S1-D1-D1-D1-D1	20,50	2,60	4,30	45,00	4,25
22		S1-D2-D2	22,40	2,60	4,30	42,00	4,25
23		S1-D2-D1-D1	22,40	2,60	4,30	45,00	4,25
24		S1-D2-D1-D2	18,60	2,60	4,30	52,50	6,00
25		S1-D2-D1-D1-D1	18,60	2,60	4,30	55,50	6,00
26		S1-D2-D2-D2	20,50	2,60	4,30	60,00	6,75
27		S1-D2-D2-D2	22,40	2,60	4,30	60,00	6,75

La configuración identificada en el orden N° 23 puede adoptar la disposición de ejes descrita en la configuración N° 13.

La configuración de Bitrén identificada en el orden 27, sólo podrá circular sin Permiso de Tránsito y con libre circulación en rutas nacionales, siempre que transporte carga indivisible. El tipo de carga considerada como indivisible será establecida por normas complementarias.

CONSIDERACIONES ADICIONALES DE LA TABLA I:

*Los equipos con configuración S1-D2-D3 dotados con suspensión neumática en el tándem del tractor y en el tridem del semirremolque estarán autorizados a un Peso Bruto Total Combinado de CINCUENTA Y DOS TONELADAS (52 t).

*Los semirremolques con configuración D1-D1-D1 deberán contar con suspensión neumática en todos los ejes y no se admitirá la reconversión o modificación de equipos usados.

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGAS QUE NO REQUIEREN PERMISO DE TRÁNSITO, PERO SOLO PUEDEN CIRCULAR POR CORREDORES EN RUTAS NACIONALES DEFINIDOS POR LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD
ART. N° 27 - APARTADO 2.3.2.

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN N° DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (t)	Relación POT/PESO (CV/t) min.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
28		S1-D2-D3-D3	22,40 ≤ L < 25,50	2,60	4,30	75,00	6,75

La configuración de vehículo Bitrén, identificada en el orden N° 27, que transporte carga de tipo divisible deberá circular en forma restringida por corredores, en idénticas condiciones que la configuración de vehículo Bitrén, identificada en el orden N° 28. El tipo de carga considerada como divisible será establecida por normas complementarias.

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGAS QUE REQUIEREN PERMISO DE TRÁNSITO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD PARA LA CIRCULACIÓN EN RUTAS NACIONALES
ART. N° 27 - APARTADO 2.3.3.

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN N° DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (t)	Relación POT/PESO (CV/t) min.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
29		S1-D2-D3-D3	25,50 < L ≤ 30,25	2,60	4,30	75,00	6,75

PESOS MÁXIMOS ESTABLECIDOS POR LA LEY
CONFIGURACIONES VEHICULARES SEGÚN TRANSMISIÓN A CALZADA
 DECRETO 32/2018

CONFIGURACIÓN		SUSPENSIÓN MECÁNICA [toneladas]	SUSPENSIÓN NEUMÁTICA [toneladas]	CONFIGURACIÓN		SUSPENSIÓN MECÁNICA [toneladas]	SUSPENSIÓN NEUMÁTICA [toneladas]
EJE SIMPLE. -Ruedas individuales, (neumáticas no superanchos)		6 SEIS	6,3 SEIS COMA TRES	CONJUNTO (TÁNDEM) DOBLE DE EJES. - Ruedas superanchas.		12 DOCE (6 por eje)	14 CATORCE (7 por eje)
EJE SIMPLE. -Ruedas superanchas		6 SEIS (8 ocho - maquinaria especial)	8 OCHO	CONJUNTO (TÁNDEM) TRIPLE DE EJES. - Ruedas dobles.		25 VEINTICINCO COMA CINCO (9,5 por eje)	25,8 VEINTISÉIS COMA OCHO (9,93 por eje)
EJE SIMPLE. -Ruedas dobles		10,5 DIEZ COMA CINCO	11 ONCE	CONJUNTO (TÁNDEM) TRIPLE DE EJES. - 2 ejes con ruedas dobles. - 1 eje con ruedas individuales		21 VEINTIUNO (8,5 ejes con ruedas doble y 4 eje de ruedas individuales)	22 VEINTIDÓS (8,93 ejes con ruedas doble y 4,2 eje de ruedas individuales)
CONJUNTO (TÁNDEM) DOBLE DE EJES. - Ruedas individuales		10 DIEZ (5 por eje)	10,5 DIEZ COMA CINCO (5,25 por eje)	CONJUNTO (TÁNDEM) TRIPLE DE EJES. - Ruedas superanchas.		18 DIECIOCHO (6 por eje)	19,5 DIECINUEVE COMA CINCO
CONJUNTO (TÁNDEM) DOBLE DE EJES. - Ruedas dobles		18 DIECIOCHO (9 por eje)	18,9 DIECIOCHO COMA NUEVE (9,45 por eje)				
CONJUNTO (TÁNDEM) DOBLE DE EJES. - Ruedas superanchas y ruedas dobles		15 QUINCE (9 eje con ruedas doble y 6 eje de ruedas superanchas)	16,5 DIECISEIS COMA CINCO (9,45 eje con ruedas doble y 5,25 eje de ruedas individuales)				

Más información:

www.vialidad.gov.ar/nuevas_configuraciones