

ANEXO R

PESOS Y DIMENSIONES

Anexo al Artículo 53 incisos c), d) y e).

1. Las dimensiones máximas establecidas en el inciso c) del artículo 53 de la Ley N° 24.449, se complementan con las siguientes:

1.1 Ómnibus;

1.1.1 Urbano, tendrá un largo máximo de TRECE METROS CON VEINTE CENTÍMETROS (13,20 m).

En este tipo de vehículos todas las dimensiones máximas pueden ser menores, en función de la tradición normativa y las características de la zona a la que están afectados;

1.1.2 Interurbano, tendrá un largo máximo de QUINCE METROS (15,00 m). En este tipo de vehículos cuando se trate de unidades del tipo “doble piso” o “piso y medio” de una longitud superior a CATORCE METROS (14 m), deberán contar con doble eje delantero. Las unidades CERO KILOMETRO (0 km) deberán contar además con Control Crucero Adaptativo (Adaptative Cruise Control - ACC), Sistema de Control de Carril (Lane Departure Warning System - LDWS), Sistema Avanzado de Frenado de Emergencia (Advanced Emergency Braking Systems – AEBS), Señal de frenado de Emergencia (Emergency Braking Display - EBD), Cinturones de 3 puntos con sistema de enrollamiento inercial, establecidos por la Resolución N°23 de fecha 29 de setiembre de 2021 de la ex SECRETARIA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE y sus modificatorias.

1.1.3 Buses articulados, tendrán un largo máximo de DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (18,60 m). Para las unidades alimentadas con combustibles alternativos, GNC dedicado, Eléctricos puro, Híbridos tendrán un largo máximo de DIECINUEVE METROS (19,00 m).

1.2 Los vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí, los vehículos portacontenedores y los carretones agrícolas o viales.

1.2.1 Ancho: DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m);

1.2.2 Alto: CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m);

1.2.3 Largo:

1.2.3.1 VEINTITRÉS METROS (23,00 m), cuando se trate de vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí, (automovileras);

1.2.3.2 VEINTIDÓS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m), cuando se trate de carretones agrícolas o viales con la rampa trasera plegada (en sentido vertical) y hasta VEINTICINCO METROS (25,00 m) con la rampa posterior desplegada;

1.2.3.3 Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de contenedores, cada contenedor debe considerarse "CARGA INDIVISIBLE".

1.2.4 Restricciones. Estas unidades no pueden:

1.2.4.1 Ingresar en ciudades, salvo que utilice autopistas o autorización local;

1.2.4.2 Utilizar los tramos de camino que la autoridad vial le restrinja en función de las características del mismo. El ente vial correspondiente indicará las estructuras con gálibo insuficiente para la circulación de estos vehículos, siendo responsabilidad del transportista requerir la información necesaria para determinar los itinerarios. En el caso de los carretones agrícolas su régimen de circulación se rige por lo establecido en el Anexo LL del presente régimen;

1.2.5 Señalamiento. Cada formación debe llevar en la parte posterior un cartel rígido retrorreflectivo de DOS METROS (2,00 m) de ancho por UN METRO CON CINCUENTA CENTÍMETROS (1,50 m) de

alto, como mínimo, con franjas rojas y blancas alternadas, oblicuas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°), de DIEZ CENTÍMETROS (10,00 cm) de ancho y en el centro, sobre fondo blanco con letras negras indicando el largo, la leyenda:

PRECAUCIÓN DE SOBREPASO LARGO A PARTIR DE m

El nivel de retrorreflexión del cartel rígido se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/17 actualizada, según sus métodos de ensayo. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD establecerá las distancias de sobrepaso requeridas, según el tipo de configuración de vehículo.

1.3 Dimensiones de configuraciones con Semirremolques o Acoplados.

1.3.1 Unidad Tractora con Semirremolque articulado tendrá un largo máximo de DIECINUEVE METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (19,30 m), y de DIECINUEVE METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (19,60 m), para las unidades tractoras alimentadas con combustibles alternativos, GNC dedicado, Eléctricos puros, Híbridos.

1.3.1.1 El largo máximo de la plataforma o caja de carga del semirremolque será de QUINCE METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (15,60 m).

En el caso de semirremolque con cajas cerradas isotérmicas con equipo de frío fijado externamente (al frente de semirremolque, del lado de la cabina), la medida máxima se determinará longitudinalmente entre el frente delantero y el posterior de la caja, excluyéndose al mecanismo de enfriamiento. No obstante, el equipo frigorífico deberá quedar inscripto dentro de un círculo imaginario horizontal de DOS METROS CON TRES CENTÍMETROS (2,03 m) de radio con centro en la proyección de perno rey (ver 1.3.1.3).

1.3.1.2 La distancia máxima del Perno Rey al baricentro del último tren rodante del semirremolque será de DOCE METROS CON VEINTE CENTÍMETROS (12,20 m).

1.3.1.3 La distancia máxima entre el Perno Rey y las esquinas delanteras de la plataforma del semirremolque será de DOS METROS CON TRES CENTÍMETROS (2,03 m).

1.3.1.4 La distancia máxima entre el centro del eje director y el centro del último eje del semirremolque será de DIECISÉIS METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (16,50 m).

1.3.2 Camión con Acoplado tendrá un largo máximo de VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m).

1.3.2.1 El largo máximo de la plataforma o caja de carga de los acoplados será de NUEVE METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (9,60 m).

Se admitirá un largo máximo de plataforma o caja de carga de los acoplados de DIEZ METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (10,50 m) exclusivamente para acoplados de cuatro ejes.

1.3.2.2 El largo mínimo de lanza de enganche es UN METRO CON SETENTA CENTÍMETROS (1,7 m), medido desde el centro del anillo del ojal hasta el borde del bastidor del Acoplado.

1.3.3 Unidad tractora con DOS (2) semirremolques biarticulados tendrá un largo máximo comprendido entre VEINTIDÓS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m) y TREINTA METROS CON VEINTICINCO CENTÍMETROS (30,25 m). Y hasta TREINTA Y UN METROS CON VEINTICINCO CENTÍMETROS (31,25 m), para las unidades tractoras alimentadas con combustibles alternativos, GNC dedicado, Eléctricos puros, Híbridos.

1.3.3.1 El largo máximo de las plataformas o caja de carga de los semirremolques de las configuraciones bitrenes será de TRECE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (13,50 m).

1.3.3.2 La distancia máxima entre el Perno Rey y las esquinas delanteras de la plataforma de cada semirremolque deberá respetar las limitaciones del apartado 1.3.1.3.

- 1.4 Los vehículos automotores o semirremolques que se modifiquen o fabriquen dotados de ejes móviles (ejes levadizos), deben construirse de forma tal que, el vehículo pueda girar estando todos sus ejes apoyados sobre el suelo y que la transmisión de peso al pavimento sea invariablemente la misma, estando el vehículo cargado.

Las configuraciones de vehículos de transporte de cargas habilitados para circular con un Peso Bruto Total Combinado superior a CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45,0 t) que cuenten con ejes móviles deben disponer de un dispositivo (no accionable desde la cabina), que automáticamente baje el eje cuando el vehículo está cargado.

Asimismo, las configuraciones de vehículos de transporte de cargas habilitados para circular con un Peso Bruto Total Combinado igual o inferior a CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45 t) que cuenten con sistema electrónico de elevación de ejes deberán cumplir con la condición establecida en el párrafo precedente.

Los semirremolques cuyo chasis cuente con eje intermedio (central) levadizo (o con ejes centrales como el semirremolque de configuración D1-D1-D1) deberán contar con sistema direccional en dicho eje.

Los camiones rígidos o tractores que cuenten en su chasis con un segundo eje delantero y este sea levadizo (como la configuración S1-S1-D2) deberán disponer de sistema direccional en dicho eje.

- 2 Los pesos máximos por eje o conjunto, que los vehículos pueden transmitir a la calzada se presentan en la siguiente tabla:

CONFIGURACIÓN		SUSPENSIÓN MECÁNICA [TONELADAS]	SUSPENSIÓN NEUMÁTICA [TONELADAS]
Eje simple. - Ruedas individuales.		6,0 SEIS	6,3 SEIS COMA TRES
Eje simple. - Ruedas individuales - Neumático superancho.		6,0 - SEIS 8,0 - OCHO (maquinaria especial)	8,0 OCHO
Eje simple. - Ruedas dobles.		10,5 DIEZ COMA CINCO	11,0 ONCE
Conjunto tandem doble de ejes. - Ruedas individuales.		10,0 DIEZ (5 por eje)	10,5 DIEZ COMA CINCO (5,25 por eje)
Conjunto tandem doble de ejes. - Ruedas dobles.		18,0 DIECIOCHO (9 por eje)	18,9 DIECIOCHO COMA NUEVE (9,45 por eje)
Conjunto tandem doble de ejes. - Ruedas simple: Neumático superancho - Ruedas dobles: Neumático normal.		15,0 QUINCE (9 eje con rueda doble y 6 eje ruedas superanchas)	16,5 DIECISÉIS COMA CINCO (9,45 eje con rueda doble y 7 eje de ruedas superanchas)

CONFIGURACIÓN		SUSPENSIÓN MECÁNICA [TONELADAS]	SUSPENSIÓN NEUMÁTICA [TONELADAS]
Conjunto tandem doble de ejes. - Ruedas individuales y ruedas dobles.		14,0 CATORCE (9 eje con rueda doble y 5 eje de ruedas individuales)	14,7 CATORCE COMA SIETE (9,45 eje con rueda doble y 5,25 eje de ruedas individuales)
Conjunto tandem doble de ejes. - Ruedas individuales - Neumático superancho.		12,0 DOCE (6 por eje)	14,0 CATORCE (7 por eje)
Conjunto tandem triple de ejes. - Ruedas dobles.		25,5 VEINTICINCO COMA CINCO (8,5 por eje)	26,8 VEINTISÉIS COMA OCHO (8,93 por eje)
Conjunto tandem triple de ejes. - 2 ejes con ruedas dobles - 1 ejes con ruedas individuales.		21,0 VEINTIUNO (8,5 ejes con ruedas doble y 4 eje de ruedas individuales)	22,0 VEINTIDÓS (8,93 ejes con ruedas doble y 4,2 eje de ruedas individuales)
Conjunto tandem triple de ejes. - Ruedas simples. - Neumático superancho.		18,0 DIECIOCHO (6 por eje)	19,5 DIECINUEVE COMA CINCO (6,33 por eje)

Para el caso de vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, dotados de suspensión neumática o equivalente, los pesos máximos por eje o conjunto, se incrementan un CINCO POR CIENTO (5%) y de acuerdo a lo indicado en tabla, siempre y cuando no sobrepasen el peso máximo establecido para el vehículo o combinación.

Esto es válido para aquellos vehículos que hayan sido diseñados originalmente con suspensión neumática.

2.1 Entiéndese como cubiertas superanchas a las descritas en la siguiente tabla o medidas intermedias:

DESIGNACIÓN (mm/pulg.)
385/65 R22,5
425/65 R 22,5
445/65 R 22,5

2.1.1 El empleo de cubiertas superanchas se permitirá a los vehículos equipados con suspensión neumática y que hayan sido diseñados originalmente con este tipo de neumáticos. Toda adaptación o modificación del diseño original de fábrica deberá hacerse bajo responsabilidad y con expresa autorización del fabricante, no admitiéndose ningún otro tipo de certificación.

2.1.2 Las mismas cubiertas superanchas no pueden utilizarse en ejes de tracción (eje motriz), excepto en la maquinaria especial.

2.1.3 Las cubiertas superanchas podrán ser utilizadas en ejes delanteros simples o direccionales, con independencia del tipo de vehículo de que se trate, con las condiciones establecidas en el apartado 2.1.1.

2.1.4 Para los vehículos que no hayan sido diseñados originalmente con suspensión neumática de fábrica y utilicen cubiertas superanchas, resultará aplicable el peso máximo total por eje de SEIS MIL KILOGRAMOS (6.000 kg), con excepción de los vehículos especiales debidamente reglamentados.

2.1.5 Para los vehículos diseñados originalmente con suspensión mecánica y motorización con alimentación a GNC de fábrica, se permitirá la instalación de neumáticos superanchos, siempre y cuando el fabricante lo avale técnicamente, pudiendo así ampliar la capacidad de carga del eje direccional a SIETE MIL KILOGRAMOS (7.000 kg).

- 2.2 En los casos de las Unidades Tractoras con DOS (2) semirremolques biarticulados (Bitrén) indicadas en el apartado 1.3.3, con DOS (2) triple ejes de ruedas duales, un doble eje de ruedas duales y otro de ruedas simples, tendrá un Peso Bruto Total Combinado de hasta SETENTA Y CINCO TONELADAS (75,0 t).
- 2.3 Capacidad de carga de configuraciones de vehículos de transporte de cargas. Dimensiones máximas. Relación POTENCIA – PESO mínima.

Ancho: DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m);

Alto: CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m).

- 2.3.1 Configuraciones de vehículos de cargas que no requieren Permiso Especial de Tránsito y que son de libre circulación en rutas nacionales. Longitudes máximas por configuración.

Referencias – Configuración de ejes

S1: Eje con ruedas individuales.

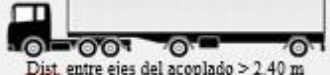
S2: Dos ejes con ruedas individuales.

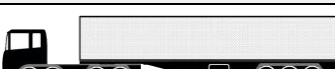
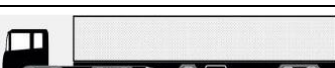
D1: Eje con ruedas dobles.

D2: Dos ejes con ruedas dobles.

D3: Tres ejes con ruedas dobles.

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONF. N° DE EJES	LARGO MÁXIMO ENTRE PARAGOLPES EXTERNOS [mts]		PESO BRUTO TOTAL / PBTC [Ton]	Relación POT/PESO mínima [CV-DIN/t]
			Combustible líquido Y Convertidos a GNC	GNC-dedicada Combustibles alternativos		
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
1		S1 - D1	13,20		16,50	5,00
2		S1 - D2	13,20		24,00	5,00
3		S1 - D3	13,20		31,50	5,00
4		S2 - D2	13,20		28,00	5,00
5		S2 - D3	13,20		35,5	5,00
6		S1 - S1 - D1	13,20		22,50	5,00
7		S1 - S1 - D2	13,20		30,0	5,00
8		S1 - S1 - D3	13,20		37,5	5,00
9		S1 - D1 - D1	19,30	19,60	27,0	5,00
10		S1 - D1 - D2	19,30	19,60	34,5	5,00

11		S1 - D1 - D3	19,30	19,60	42,0	5,00
12		S1 - D2 - D2	19,30	19,60	42,0	5,00
13	 Dist. entre ejes del acoplado > 2.40 m	S1 - D2 - D1 - D1	19,30	19,60	45,0	6,00(*)
14		S1 - D2 - D3	19,30	19,60	49,5	6,00(*)
15		S1 - D1 - D1 - D2	19,30	19,60	45,0	6,00(*)
16		S1-D1-D1-D1-D1	19,30	19,60	45,0	6,00(*)
17		S1 - D1 - D1 - D1	20,50		37,5	5,00
18		S1 - D1 - D1 - D2	20,50		45,0	6,00(*)
19		S1 - D2 - D1 - D1	20,50		45,0	6,00(*)
20		S1 - D2 - D1 - D2	20,50		52,5	6,00
21		S1 - D1 - D2 - D2	20,50		52,5	6,00
22		S1- D2 - D2 - D2	20,50		58,0	6,75
23		S1 - D1 - D1 - D1 - D1	20,50		45,0	6,00(*)
24		S1 - D2 - D2	23,00		42,0	5,00
25		S1 - D2 - D1 - D1	22,40		45,0	6,00(*)
26		S1-D2-D3	22,40		49,5	6,00(*)
27		S1 - D2 - D1 - D2	19,30	19,60	52,5	6,00

28		S1-D2-D1-D1-D1	19,30	19,60	55,5	6,00
29		S1 - D2 - D1 - D3	19,30	19,60	57,2	6,75
30		S2 - D2 - D3	19,30	19,60	53,5	6,00
31		S2 - D2 - D1 - D2	19,30	19,60	56,5	6,75

Bitrenes

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONF. N° DE EJES	LARGO MÁXIMO ENTRE PARAGOLPES EXTERNOS [mts]		PESO BRUTO TOTAL / PBTC [Ton]	Relación POT/PESO mínima [CV-DIN/t]
			Combustible líquido Y Convertidos a GNC	GNC-dedicada Combustibles alternativos		
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
B0		S1 - D2 - D2 - D2	20,50	21,50	60,0	6,75
B1		S1 - D2 - D2 - D2	22,40	23,40	60,0	6,75

(*) Las Unidades tractoras, nuevas y usadas del parque, que escalen entre las CUARENTA Y CINCO (45,0 t) toneladas y las CINCUENTA Y DOS COMA CINCO (52,5 t) toneladas, podrán cumplir con la relación potencia efectiva al freno - peso bruto total combinado, igual o superior a CINCO 5,0 CABALLOS VAPOR DIN/t. hasta el 31 de diciembre de 2026, a partir de la cual solo podrán hacerlo con relación SEIS 6,0 CABALLOS VAPOR DIN/t.

2.3.2 La configuración de Bitrén identificada en el orden B2 y B3 no requiere Permiso Especial de Tránsito para circular por rutas nacionales, con la salvedad de los tramos restringidos.

Nº	TIPO DE VEHÍCULO	CONF. Nº DE EJES	LARGO MÁXIMO ENTRE PARAGOLPES EXTERNOS [mts]		PESO BRUTO TOTAL/PBTC [Ton]	Relación POT/PESO mínima [CV-DIN/t]
			Combustible líquido Y Convertidos a GNC	GNC-dedicada		
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]
B2		S1 – D2 - D3 – D3	25,50	26,50	75,0	6,75
			Mín. 22,40			
B3		S1 – D2 - D3 – D3	30,25	31,25	75,0	6,75

Las configuraciones de bitrenes B2 y B3 presentan libre circulación en la totalidad de la Red Vial Nacional, con excepción de los tramos restringidos definidos por la Resolución N° 1196/25 del Ministerio de Economía y sus futuras modificaciones, los cuales comprenden exclusivamente sectores del trazado con curvas de radio reducido u otras condiciones geométricas que generen riesgos operativos.

La circulación por los tramos restringidos requerirá autorización previa de la Autoridad de Aplicación, debido a condiciones de trazado que comprometen la seguridad vial.

Por su parte, los puentes con capacidad portante limitada, conforme lo establecido en la citada Resolución N° 1196/25 y sus futuras modificaciones, no constituyen tramos restringidos. En tales casos, la libre circulación de los bitrenes queda supeditada a que el peso bruto total del vehículo no exceda los límites indicados para la estructura.

Las configuraciones de Bitrenes identificadas como B2 y B3 podrán adoptar la disposición de ejes descripta para las configuraciones B0 y B1, con 7 ejes, limitando su Peso Bruto Total Combinado a SESENTA TONELADAS (60,0 t). En todos los casos deberán respetar las condiciones y restricciones de circulación descriptas en el presente apartado.

2.4 Las unidades descriptas en el apartado 2.3 estarán sometidas a las siguientes condiciones y restricciones.

2.4.1 Unidades Tractoras.

2.4.1.1 Relación “POTENCIA – PESO” de SEIS CABALLOS VAPOR DIN POR TONELADA DE PESO (6,0 CV-DIN/t) será para unidades con peso bruto total combinado igual o superior a

CUARENTA Y CINCO (45,0 t) y hasta CINCUENTA Y CINCO COMA CINCO TONELADAS (55,5 t) inclusive. Para unidades tractoras con peso bruto total combinado superior a CINCUENTA Y CINCO COMA CINCO TONELADAS (55,5 t) la relación potencia – peso será de SEIS COMA SETENTA Y CINCO CABALLOS VAPOR DIN POR TONELADA DE PESO (6,75 CV-DIN/t).

2.4.1.2 La capacidad técnica del “Plato de Arrastre” debe ser compatible con el peso bruto total combinado de la configuración, lo mismo aplica para la capacidad técnica del “Gancho de Arrastre” y su vinculación al chasis del camión tractor. Su instalación deberá satisfacer las condiciones establecidas por los fabricantes en sus manuales de superestructuras y las directivas que establezca la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.

2.4.1.3 La antigüedad máxima será de VEINTE (20) años para formaciones de peso bruto total combinado superior a CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45,0 t) y hasta CINCUENTA Y DOS COMA CINCO TONELADAS (52,5 t) y de QUINCE (15) años cuando superen dicho peso.

2.4.1.4 Las unidades CERO KILÓMETRO (0 km) que se incorporen deberán contar con:

- 1) Los circuitos de frenos deberán disponer de Sistema Antibloqueo de Freno (ABS), Sistema Electrónico de Frenado (EBS) y Control Electrónico de Estabilidad (ESC), de acuerdo con el cronograma de implementación definido por la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en función de las distintas configuraciones, excepto para las configuraciones descritas en los numerales B0 a B3 (vehículos bitrenes) donde los sistemas de ABS, EBS y ESC son de carácter mandatorio.
- 2) Se exceptúan de ESC los vehículos de cargas de PBT > a 3,5 t, con más de TRES (3) ejes y las siguientes configuraciones de tracción 4x4, 6x4 (no bitrén), 6x6, 8x2, 8x4 u 8x6; vehículos de propósito especiales o específicos; y ómnibus de categoría M3 que permitan el transporte de pasajeros de pie.

- 3) Las unidades tractoras originales de fábrica, a las que se agreguen ejes por terceros, deberán cumplir con las especificaciones técnicas definidas en las normas IRAM-AITA respectivas y deberán llevarse a cabo por talleres de modificación registrados ante la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.

2.4.1.5 En ocasión de la Revisión Técnica Obligatoria, el taller de modificación registrado, en función a las características técnicas de la unidad tractora y el equipo remolcado deberá Tipificar la Escalabilidad de la nueva carga resultante, indicando en el certificado la potencia motriz (CV-DIN/t) y el Peso Bruto Total Combinado de la configuración.

2.4.2 Semirremolques y Acoplados

2.4.2.1 Los semirremolques con configuración S1-D2-D3 (orden 14) dotados con suspensión neumática en el tándem del tractor y en el trídem del semirremolque estarán autorizados a transportar un Peso Bruto Total Combinado de CINCUENTA Y DOS TONELADAS (52,0 t).

2.4.2.2 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.

Las configuraciones identificadas en orden 22 (S1- D2 - D2 -D2) y 29 (S1 - D2 - D1 - D3) deberán contar con suspensión neumática en el tándem del tractor y en los ejes de las unidades remolcadas. No admitiéndose la reconversión o modificación en la disposición de los ejes de equipos arrastrados usados.

Las configuraciones identificadas en orden 30 (S2 - D2 – D3) y 31 (S2 - D2 – D1 – D2) deberán contar con suspensión neumática en el tándem y en los ejes direccionales del camión tractor, y en los ejes de las unidades remolcadas. No admitiéndose la reconversión o modificación de disposición de los ejes de las unidades usadas.

2.4.2.2.1 La configuración de camión tractor con semirremolque S1-D2-D1-D3, identificada en orden 29, dotada exclusivamente con suspensión neumática en el tándem del tractor, en el eje simple direccional y trídem del semirremolque estarán autorizados a transportar un Peso Bruto Total Combinado de CINCUENTA y SIETE COMA DOS TONELADAS (57,2 t).

2.4.2.2.2 La configuración de camión con acoplado S1-D2-D2-D2, identificada en orden 22, dotada exclusivamente con suspensión neumática en el tándem del camión, y en ambos tándems del acoplado estarán autorizados a transportar un Peso Bruto Total Combinado de CINCUENTA Y OCHO TONELADAS (58,0 t).

Adicionalmente a las exigencias técnicas vigentes, las configuraciones que excedan las CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45,0 t) deberán satisfacer:

2.4.2.3 El sistema de frenos deberá cumplimentar los requisitos normativos establecidos por el Reglamento de Naciones Unidas UN ECE R13 – Categoría “A”, y/o la que en su futuro la reemplace o modifique.

2.4.2.4 Los DOS (2) últimos ejes, de cada equipo arrastrado, deberán incorporar en cada rueda, un sistema de freno de Cámara de Resorte (Spring Chamber), el cual actuará como freno de estacionamiento.

2.4.2.5 El freno de estacionamiento deberá además poder ser operado manualmente desde el exterior de la unidad arrastrada.

2.4.2.6 Deberán incorporar dispositivos laterales de protección en los espacios libres entre los ejes, que cumplan con la Norma IRAM-AITA N° 10.276 y con una protección contra empotramiento trasero, (paragolpes trasero), que cumpla con la Norma IRAM N° 10.260 y/o el Reglamento de Naciones Unidas ECE R 58, y/o la que en el futuro la reemplace o modifique.

2.4.2.7 Los ejes de los equipos arrastrados deberán contar con guardabarros fijados al chasis. Además, las ruedas correspondientes al último eje tándem de cada equipo arrastrado deberán incorporar en el extremo inferior del guardabarros un protector flexible tipo faldón que evite la proyección de agua, barro y piedras hacia atrás.

2.4.2.8 Los neumáticos deberán ser del tipo radial sin cámara.

2.4.2.9 Iluminación reglamentaria del tipo LED para todas las luminarias externas.

2.4.2.10 Los equipos remolcados (acoplado o semirremolque) deben contar con sistemas antibloqueo de frenos (ABS).

2.4.2.11 Las unidades CERO KILÓMETRO (0 km) que se incorporen deberán contar con sistema electrónico de frenado (EBS) y control electrónico de estabilidad (ESC), de acuerdo con el cronograma de implementación definido por la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en función de las distintas configuraciones.

Se exceptúan de EBS, los vehículos remolcados de las categorías O3 y O4, excepto en configuraciones de vehículos bitrenes donde este sistema es obligatorio.

2.4.3 Distancias mínimas de circulación uniforme, sin sobrepaso, entre los vehículos de transporte de cargas descriptos en el apartado 2.3 en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación.

2.4.3.1 Los vehículos de transporte de cargas de hasta VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m) de longitud, deberán respetar una distancia mínima con el vehículo que lo antecede de CUARENTA METROS (40,00 m), para una circulación uniforme sin sobrepaso.

2.4.3.2 Los vehículos de transporte de cargas cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m), deberán respetar una distancia mínima con el vehículo que lo antecede de CIEN METROS (100,00 m), para una circulación uniforme sin sobrepaso.

2.5 Los circuitos de frenos (ABS, EBS, ESC) de las diferentes configuraciones de vehículos aprobadas en la tabla del apartado 2.3, dispondrán de sensores y válvulas moduladoras por eje o tren de ejes, conforme lo establezcan los distintos fabricantes de los sistemas.

2.5.1 Cada uno de los conjuntos de ejes tándem deberá contar con un Sistema de Medición de Carga Referencial del tipo Neumático, el cual podrá ser de lectura directa o indirecta. El dispositivo

digitalizado de lectura directa o el manómetro digital de presión (expresado en bar) y la tabla de conversión (expresada en kg.) se ubicarán en la parte externa del lado izquierdo y estarán protegido contra impactos y/o deterioros que imposibilite su lectura.

El referido Sistema de Medición de Carga Referencial del tipo Neumático deberá cumplir con una tolerancia de CERO POR CIENTO (0%) y MENOS CINCO POR CIENTO (-5%). Su indicación tiene el carácter de medición de referencia y no podrá ser utilizado para la fiscalización.

- 2.5.2 Todos aquellos semirremolques o acoplados que posean destino de carga específica, deberán estar diseñadas con un volumen que no permita superar las cargas máximas a transmitir a la calzada, criterio que será aplicado para la aprobación de los mismos por la Autoridad de Aplicación.

2.6 Condiciones para el material rodante usado:

- 2.6.1 La colocación de ejes de apoyo, sistemas de freno ABS y/u otras modificaciones, deberán satisfacer las condiciones establecidas por los fabricantes en sus manuales de superestructuras y las directivas que establezca la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.
- 2.6.2 Las unidades que se importen deberán satisfacer las condiciones reglamentarias de seguridad activa, pasiva y emisión de contaminantes que se encuentren vigentes en la República Argentina a la fecha de fabricación de la unidad en cuestión, además deberán satisfacer las dimensiones y los pesos máximos a ser transmitidos a la calzada de acuerdo a lo establecido en el presente Anexo R.
- 2.7 Los carretones dotados de ejes de ruedas múltiples, más de CUATRO (4) ruedas por eje: UNA TONELADA CON OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (1,8 t) por rueda. Las unidades (mediante tracción propia o susceptibles de ser remolcadas), que no sobrepasen las medidas en largo y ancho definidas en el artículo 53 inciso c) de la Ley N° 24.449, independientemente de su diseño podrán transportar las cargas máximas establecidas.
- 2.8 Los carretones y la maquinaria especial no agrícola de configuraciones de ejes o cubiertas distintas a las de los vehículos convencionales podrán circular con los pesos y límites de velocidad establecidos por la ETRTO - European Tyre and Rim Technical

Organization, Brussels (ETRTO - Organización Técnica Europea de Cubiertas y Aros, Bruselas), en tanto los mismos no superen los prescriptos en la legislación vigente.

- 2.9 Los pesos máximos y dimensiones establecidas en el presente régimen que superen a aquellos establecidos en la Ley N° 24.449 complementan los mismos, con fundamento en la evolución tecnológica del mercado, en las necesidades actuales del transporte nacional de pasajeros y de carga y el estado actual de la estructura vial, conforme lo dispuesto por el artículo 2°, párrafo tercero, de la citada Ley.

Respecto de los vehículos especiales o la maquinaria especial que por su constitución y/o tarea específica deban desplazarse necesariamente con pesos y/o dimensiones superiores a los máximos establecidos, deberán obtener la autorización específica para su tránsito, en los casos en que así se determine. Dicha autorización será emitida por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, la que queda facultada para fijar las condiciones de operación y establecer el pago anual o específico de una contribución previa al otorgamiento del permiso por el resarcimiento de la reducción de la vida útil de la vía o los posibles daños a la infraestructura.

- 3 Se considera conjunto (tándem) doble de ejes, al agrupamiento de DOS (2) ejes consecutivos pertenecientes a un mismo vehículo y unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permite repartir el peso entre ambos ejes cuando la distancia entre los centros de los mismos es mayor a UN METRO CON VEINTE CENTÍMETROS (1,20 m) y menor de DOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (2,40 m):
- 3.1 Si la distancia es inferior al mínimo, el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1,0 t) por cada OCHO CENTÍMETROS (8,00 cm) menos de distancia entre ejes.
- 3.2 Si la distancia es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (2,40 m), se consideran ejes independientes.
- 4 Se considera conjunto (tándem) triple de ejes, al agrupamiento de TRES (3) ejes consecutivos de un mismo vehículo unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permita la distribución de peso entre ellos, cuya distancia entre los centros de DOS (2) ejes consecutivos debe ser superior a UN METRO CON VEINTE CENTÍMETROS (1,20 m) e inferior a DOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (2,40 m):

- 4.1 Si cualquiera de las distancias es inferior al mínimo de UN METRO CON VEINTE CENTÍMETROS (1,20 m), el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1,0 t) por cada OCHO CENTÍMETROS (8,00 cm) de distancia entre ejes.
- 4.2 Si la distancia entre los centros de los ejes consecutivos es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (2,40 m) y no cuentan con un dispositivo que reparta el peso entre ambos, se considerarán independientes o tándem y UN (1) eje independiente, según corresponda.

5 Tolerancias.

Para las distancias establecidas en el apartado 2.3 y para el resto de las dimensiones totales (largo, ancho y alto) o parciales mencionadas en el presente Anexo, se admitirá una tolerancia del UNO COMA CINCO POR CIENTO (1,5%) sobre las medidas reglamentarias.

- 5.1 Para armonizar las diferencias debidas a errores involuntarios en el estibaje, pequeños corrimientos de la carga durante su transporte, dificultad de los sistemas de los vehículos para la perfecta distribución de peso, dificultad particular de algunas cargas para su distribución y diferencias propias del sistema de pesaje (por tándem o por eje), incluyendo el error que se comete por considerar el peso total como suma de los pesos por eje, se admiten ciertas tolerancias.

Sin perjuicio del aumento de los valores de las mismas, las cargas actuantes en los ejes, con las tolerancias aplicadas no podrán superar los límites técnicos admitidos por los fabricantes.

Tolerancias admitidas:

- 5.1.1 Para el peso del eje simple de DOS (2) ruedas se admitirá una tolerancia de OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (800 kg).
- 5.1.2 Para el peso del eje simple de CUATRO (4) ruedas se admitirá una tolerancia de UN MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (1.500 kg).
- 5.1.3 Para el peso total del conjunto doble de ejes o tándem doble, se admitirá una tolerancia de DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 kg).

- 5.1.4 Para el peso total del conjunto triple de ejes, tándem triple, o trídem, se admitirá una tolerancia de DOS MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (2.500 kg).
- 5.1.5 Para el peso máximo de un vehículo o combinación, se admitirá una tolerancia de QUINIENTOS KILOGRAMOS (500 kg).
- 5.1.6 Para el peso máximo de un “camión rígido u ómnibus” alimentado por combustibles alternativos GNC dedicado, Eléctricos puro, Híbridos, o combinación, se admitirá una tolerancia de MIL KILOGRAMOS (1.000 kg), en compensación por la mayor Tara de la unidad.
- 5.1.7 Para el peso máximo de un “vehículo tractor u ómnibus articulado” alimentado por combustibles alternativos, GNC dedicado, Eléctricos puro, Híbridos, o combinación, se admitirá una tolerancia de DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 kg), en compensación por la mayor Tara de la unidad tractora.

Esta tolerancia será admisible siempre y cuando el eje delantero esté homologado de fábrica con capacidad técnica de carga superior a las OCHO TONELADAS (8,0 tn) y cuente con neumático superancho en el eje delantero direccional de la serie 385. Deberá además disponer de suspensión neumática en todos los ejes traseros de la unidad tractora y en todos los ejes del semirremolque.

- 5.2 Las tolerancias en los pesos por eje o conjunto (tándem) se admiten siempre y cuando no se supere el peso máximo total permitido, por lo que el exceso en un eje debe compensarse con el defecto en otro. El peso total será el que resulte de la suma de los pesos por eje, y el peso máximo para cada tipo de vehículo según lo establecido en la tabla de pesos y dimensiones del apartado 2.3, considerando la tolerancia (apartados 5.1.5, 5.1.6, 5.1.7, según corresponda).
- 5.3 Si se supera la tolerancia en cualquiera de los ejes individuales, en el tándem doble o triple, de tratarse de un conjunto, o en el peso total, el exceso deberá acomodarse o descargarse, según corresponda, para poder continuar circulando, sin perjuicio de las sanciones pertinentes.

5.4 Una vez superados los valores establecidos como tolerancias, corresponderá la aplicación total del canon por deterioro de la vida útil del pavimento, es decir, se pierde el derecho de la tolerancia.

5.5 Las tolerancias de circulación para las formaciones y maquinaria agrícola del ANEXO LL se regirán por sus disposiciones específicas.

6 Requisitos y procedimiento para el pesaje:

Se establecen los siguientes requisitos y el procedimiento a observar en el control de carga tanto en rutas no concesionadas como en rutas concesionadas.

6.1 Los instrumentos a ser utilizados para efectuar los controles de peso de los vehículos, deben cumplir la legislación vigente en la materia:

6.1.1 Los instrumentos deben cumplir las condiciones establecidas por la Organización Internacional de Metrología Legal para instrumentos de Clase III.

6.1.2 Los instrumentos deben contrastarse con una periodicidad no mayor a los DOCE (12) meses. El contraste y calibración de los instrumentos debe ser realizado por un ente u organismo reconocido en la legislación vigente.

6.1.3 La autoridad responsable de la estructura vial deberá verificar el funcionamiento y el contraste de las balanzas toda vez que crea conveniente, estableciendo una metodología de comprobación por medio de un vehículo testigo, independientemente de la calibración y contraste del instrumento, que efectuará el fabricante, o el organismo o ente reconocido.

6.2 Procedimiento.

6.2.1 Eje simple ruedas simples y eje simple ruedas duales: el peso será el que resulte de pesar el eje completo, para lo cual el mismo debe estar contenido sobre la plataforma de carga del instrumento de medición, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.2 Eje tándem doble: el peso será el que resulte de pesar los DOS (2) ejes en conjunto para lo cual ambos deben estar contenidos sobre la plataforma de carga del instrumento de medición, o bien

nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

- 6.2.3 Eje tándem triple: el peso será el que resulte de pesar los TRES (3) ejes en conjunto para lo cual todos deben estar contenidos sobre la plataforma de carga del instrumento de medición, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.
- 6.2.4 Peso total del vehículo o combinación de vehículos: el peso será el que resulte de pesar el vehículo o combinación de vehículos completo, para lo cual la plataforma de carga del instrumento de medición deberá contener a los mismos en su totalidad, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.
- 6.2.5 Para todo control de peso que se efectúe, deberá extenderse el comprobante de pesaje correspondiente, el cual deberá contener, entre otros, los siguientes datos: valores obtenidos de la medición, patente del vehículo, fecha y hora en que se efectuó el control, características del instrumento con que se realizó la medición, responsable de la medición y toda otra información que la autoridad considere necesaria.

7 PERMISOS.

- 7.1 En los casos en que se trate de cargas indivisibles, podrán otorgarse permisos para exceder las dimensiones establecidas, para circular en las condiciones determinadas por la autoridad competente, conforme a lo establecido en el Artículo 57 de la Ley. Los permisos se otorgarán para un itinerario prefijado para uno o varios viajes. Cuando se trate de cargas semejantes en peso y volumen tendrán una validez de UN (1) año.

Está permitido transportar más de una carga siempre que la misma se encuentre comprendida dentro de las siguientes condiciones y de los criterios de indivisibilidad que se indican a continuación:

- 7.1.1 Las cargas deben acomodarse de manera tal que sus dimensiones produzcan el menor exceso posible, es decir que, si la proyección vertical de la carga es rectangular, el menor de sus

lados deberá acomodarse en el sentido del ancho y el mayor en el sentido del largo.

7.1.2 Podrá transportarse más de una carga en el sentido del ancho siempre que el ancho resultante de la suma de los anchos de las cargas no exceda el ancho del vehículo.

7.1.3 Podrán transportarse varias cargas en sentido de la altura siempre que la altura resultante de la suma de las alturas no exceda los CUATRO METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (4,60 m) para el caso de la maquinaria agrícola transportada sobre carretón agrícola y de los CUATRO METROS CON SETENTA CENTÍMETROS (4,70 m) para el caso de los vehículos que transportan otros vehículos sobre sí, en ambos casos, medidos desde la calzada.

La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, conjuntamente con la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, y con el objeto de simplificar y desburocratizar los trámites administrativos, determinarán corredores viales de la Red Nacional habilitados para la circulación de camiones con batea automovilera por los cuales podrán circular libremente sin la necesidad de gestionar permiso de circulación.

La gestión de permisos sólo será exigible para la circulación por tramos de la Red Vial Nacional que se encuentren fuera de los corredores viales que se determinen conforme a lo dispuesto precedentemente.

7.1.4 Podrán transportarse varias cargas en el sentido del largo siempre que este largo total no produzca una saliente ni exceda el largo permitido para cada tipo de vehículo indicado en la tabla de dimensiones del apartado 2.3.

7.2 Permisos para vehículos convencionales.

7.2.1 Los vehículos convencionales (camión tractor y semirremolque) podrán transportar las siguientes cargas:

7.2.1.1 Cargas indivisibles con respecto al ancho en vehículos convencionales, la carga no podrá exceder el TREINTA POR CIENTO (30%).

7.2.1.2 Cargas indivisibles con respecto a la altura que estando colocadas sobre la plataforma del vehículo no excedan los CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m) de altura, medidos desde la calzada.

7.2.1.3 Cargas con simultaneidad de exceso (siempre y cuando se trate de cargas, indivisibles en ambos sentidos) y que no superen los valores de altura y ancho definido en los apartados anteriores y hasta DOS METROS (2,00 m) de saliente en la parte trasera.

7.2.1.4 Se permitirá, sin autorización especial, saliente delantera, siempre y cuando no supere el plano vertical que contiene el paragolpe delantero.

7.2.2 Acoplados: en el único caso en que se podrá autorizar exceso de largo, es para la circulación de obradores-vivienda, casas rodantes o laboratorios móviles siempre y cuando en su interior no se transporten cargas ni personas.

7.2.3 Los equipos convencionales cuyo conjunto de vehículo más carga que no superen los CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m) de altura y el TREINTA POR CIENTO (30%) del ancho, requerirán de un permiso de la autoridad competente.

7.2.4 En los casos en que se trate de cargas a granel transportadas sobre vehículos (camiones rígidos) o semirremolques diseñados con un fin único y específico para el traslado de un determinado producto, y con el objeto de disminuir el flujo de estos vehículos (deberá ser demostrado en forma fehaciente), podrán otorgarse permisos para exceder los pesos establecidos, para circular en las condiciones determinadas por la autoridad competente, conforme a lo establecido en el Artículo 57 de la Ley. Los permisos se otorgarán para un itinerario prefijado para varios viajes. Cuando se trate de cargas semejantes en peso y volumen tendrán una validez de UN (1) año.

7.3 Cargas indivisibles con exceso de largo.

7.3.1 Clasificación de las cargas, dimensiones y excesos permitidos para cada tipo de vehículo:

- 7.3.1.1 Camión simple: podrá transportar cargas con hasta UN METRO (1,00 m) de saliente, sin permiso, pero con el señalamiento que establece la presente reglamentación.
- 7.3.1.2 Semirremolque: podrá transportar cargas con hasta UN METRO (1,00 m) de saliente, en las condiciones que establece la presente reglamentación, sin permiso y hasta DOS METROS (2,00 m) de saliente con permiso.
- 7.3.1.3 Semirremolque extensible: extendido podrá medir hasta VEINTICINCO METROS (25,00 m) y se permitirá una saliente en voladizo de hasta CINCO METROS (5,00 m) con paragolpe telescópico que cubra la saliente, totalizando TREINTA METROS (30,00 m) entre paragolpes extremos.
- 7.3.1.4 Semirremolque extensible más boggie (como paragolpe) podrá transportar una carga con saliente hasta SIETE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (7,50 m) consecuentemente, una longitud total entre paragolpes extremos iguales a TREINTA Y DOS METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (32,50 m). En este caso el boggie cumple solamente la función de paragolpe.
- 7.3.1.5 Tractor (camión) vinculado a un boggie fijo exclusivamente para cargas autoportantes, hasta TREINTA Y UN METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (31,50 m) entre extremos de paragolpes. En este caso la carga se apoya sobre el tractor y sobre el boggie.
- 7.3.1.6 Tractor y boggie semidireccional, exclusivamente para cargas autoportantes, hasta TREINTA Y SIETE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (37,50 m) entre paragolpes extremos.
- 7.3.2 Simultaneidad de excesos (siempre y cuando se trate de cargas indivisibles en ambos sentidos).
- 7.3.2.1 Saliente delantera: no se permitirá ninguna saliente delantera que atraviese el plano vertical que contiene al paragolpe delantero.
- 7.3.2.2 Se autorizará el transporte de cargas indivisibles de hasta TRES METROS (3,0 m) de ancho cuando el largo no supere los

VEINTISÉIS METROS CON DIEZ CENTÍMETROS (26,10 m) entre paragolpes extremos.

7.3.2.3 Para el caso de los equipos con boggie semidireccional se autorizará hasta TRES METROS (3,00 m) de ancho para cargas cuyo largo total (vehículo cargado) no supere los VEINTIOCHO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (28,50 m) entre paragolpes extremos.

7.3.2.4 Exceso de altura y largo simultáneamente. Sobre los vehículos con exceso de largo se permitirá hasta CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m) de altura siempre y cuando no existan en el itinerario a recorrer puentes o estructuras de cualquier tipo cuyo gálibo sea inferior.

7.3.3 Circulación.

7.3.3.1 Los vehículos con exceso de largo deben circular por el carril derecho. En los casos en que deban superar la existencia de obstáculos o vehículos estacionados deben efectuar la maniobra haciendo las señales correspondientes con tiempo suficiente y respetando la prioridad de los otros vehículos.

7.3.4 Velocidad de circulación.

7.3.4.1 Los vehículos de hasta TREINTA Y UN METROS CON VEINTICINCO CENTÍMETROS (31,25 m) de largo podrán circular por tramos rectos y por autopistas hasta una velocidad máxima de OCHENTA KILÓMETROS POR HORA (80 km/h).

7.3.4.2 Los vehículos de más de TREINTA Y UN METROS CON VEINTICINCO CENTÍMETROS (31,25 m) de largo o con simultaneidad de excesos deben circular a una velocidad precautoria máxima de SESENTA KILÓMETROS POR HORA (60 km/h).

7.3.5 Señalamiento.

7.3.5.1 Las unidades que tengan saliente trasera, deben llevar en la parte posterior de la saliente, una bandera como mínimo de CINCUENTA CENTÍMETROS (50,00 cm) por SETENTA CENTÍMETROS (70,00 cm), de colores rojo y blanco a rayas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) y de DIEZ

CENTÍMETROS (10,00 cm) de ancho, confeccionadas en tela aprobada por norma IRAM para banderas.

7.3.5.2 Cuando la saliente tenga más de DOS METROS (2,00 m) de ancho deberá llevar DOS (2) banderas, una en cada extremo posterior de la carga, de características idénticas a las mencionadas en el apartado 7.3.5.1.

7.3.5.3 Cuando la longitud total del equipo cargado sea superior a los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m) deberá colocarse en la parte posterior del vehículo un cartel rígido retrorreflectivo de DOS METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (2,50 m) de ancho por UN METRO (1,00 m) de altura, correctamente sujeto, de modo de mantener en todo momento la posición vertical (perpendicular a la Ruta), con la siguiente leyenda:



La inscripción será sobre fondo blanco en letras negras de QUINCE CENTÍMETROS (15,00 cm) de altura como mínimo, indicando en cada caso el largo del vehículo de que se trata.

El nivel de retrorreflexión del cartel rígido se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/17 actualizada, según sus métodos de ensayo.

7.3.5.4 Los vehículos a partir de TREINTA METROS CON VEINTICINCO CENTÍMETROS (30,25 m) de largo, tengan o no saliente, deben llevar CUATRO (4) banderas de CINCUENTA CENTÍMETROS (50,00 cm) por SETENTA CENTÍMETROS (70,00 cm), de las mismas características que en los casos anteriores, que se colocarán en las partes más salientes delanteras y traseras.

7.3.5.5 Todos los elementos de señalamiento deben estar en perfecto estado de conservación.

7.3.6 Definiciones.

7.3.6.1 Semirremolque extensible.

Es un equipo formado por un tractor y un semirremolque cuyo chasis tiene un corte en su playa en un punto intermedio que permite desplazar ambas partes separándolas para aumentar su longitud.

Está construido con DOS (2) vigas telescópicas en “U” o cajón doble “T”. Este vehículo se utiliza para el transporte de cargas apoyadas.

Cuando circula vacío debe hacerlo sin extenderse y sin superar los DIECINUEVE METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (19,30 m) de largo total, los tractores con motorización a GNC-dedicada no podrán superar los DIECINUEVE METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (19,60 m). En este caso, puede circular de noche y sin permiso.

7.3.6.2 Paragolpe Telescópico.

Es un paragolpe solidario con DOS (2) vigas que tiene la posibilidad de extenderse telescópicamente y reúne las mismas condiciones requeridas para los paragolpes de los vehículos convencionales. Este paragolpe deberá estar colocado en la posición “sin extender” para circular vacío o con carga convencional.

7.3.6.3 Boggie Fijo.

Se utiliza exclusivamente para cargas autoportantes. Está constituido por una plataforma de carga soportada por un conjunto de DOS (2) ejes con ruedas duales que se vincula a la plataforma de carga del equipo tractor por medio de TRES (3) cables de acero de DOCE MILÍMETROS (12,00 mm) de diámetro como mínimo, DOS (2) de los cuales se colocan en los extremos laterales y uno en el centro tomado desde la lanza.

El Boggie debe poseer además sistema de frenos e instalación eléctrica, luces de posición, de giro y de freno.

La carga que se apoya sobre la plataforma del camión y

sobre el Boggie, debe estar vinculada a ambas plataformas (Camión y Boggie) mediante cables de acero o elementos equivalentes que permitan la sujeción efectiva para evitar su vuelco o su desplazamiento.

7.3.6.4 Cureña.

Se le da el mismo tratamiento que al Boggie Fijo. Se emplea exclusivamente para cargas autoportantes. En este tipo de unidades el cable de acero se reemplaza por DOS (2) tubos de acero telescópicos, de diámetro exterior mínimo de CIENTO TRECE MILÍMETROS (113,00 mm) y pared de NUEVE MILÍMETROS (9,00 mm).

7.3.6.5 Boggie Semidireccional.

El equipo está constituido por la plataforma soportada por DOS (2) ejes simples de ruedas duales que se vincula al tractor por medio de cables de acero igual que el Boggie Fijo. La diferencia entre ambos tipos de Boggies radica en que este puede girar su eje delantero que es móvil y está vinculado a la plataforma de un plato giratorio similar al del eje delantero de un acoplado convencional.

La plataforma se ubica en la parte superior y en esta apoya la carga sobre un segundo plato giratorio, el cual comanda el eje delantero móvil, independizando el movimiento de la carga del giro del Boggie.

Debe poseer un dispositivo que permita el accionamiento manual (cilindro hidráulico).

El Boggie debe vincularse al tractor por cables de las mismas características que los del Boggie Fijo y también debe vincularse la carga al tractor y al Boggie.

En el apartado 7.3.99. se incluye la metodología para la comprobación de las características de un Boggie semidireccional.

7.3.7 Los vehículos comprendidos en el apartado 7.3.1 requerirán de la autoridad competente un permiso para circular.

Cuando el vehículo transporte cargas idénticas, el permiso será otorgado por un plazo de DOCE (12) meses.

7.3.8 Los vehículos permisionados de acuerdo al apartado anterior podrán ser utilizados en todas las posibilidades de longitud y carga para las que están dotados técnicamente según el apartado 7.3 y la reglamentación correspondiente.

7.3.9 Método de Verificación del Boggie Semidireccional.

7.3.9.1 Partiendo de la posición “0” del Boggie (ver esquemas), se tomarán las siguientes medidas:

- 1) Distancia entre ejes delantero y trasero (DG) por ambos costados del Boggie. Ambas deben coincidir. (DG) debe ser igual a 250 cm +/- 2 cm.
- 2) Medir la altura entre la línea que une los centros de ejes y centro del extremo de la plataforma (d). Ambos lados deben coincidir. (d) debe ser igual a 100 cm +/- 1 cm.
- 3) Medir la distancia entre el centro de eje trasero y centro de la plataforma (X₀₂). Ambos lados deben coincidir, X₀₂ debe ser igual a 160 cm +/- 2,50 cm.

7.3.9.2 En la posición “1” del Boggie (ver esquemas):

- 1) Girar la plataforma hasta obtener una nueva distancia entre ejes igual a (DG - 6 cm = 244 cm +/- 2 cm) de un costado del Boggie. (X₁)

- 2) En este costado medir nuevamente X₂.

X₂ debe ser igual a 135 cm +/- 2,5 cm.

RESUMEN OPERATIVO:

POSICIÓN “0”	DG	=	250 + / - 2 cm.
	“d	=	100 + / - 1 cm.
	“X ₂	=	160 + / - 2,5 cm.
POSICIÓN “1”	“X ₁	=	DG - 6 cm. = 244 +/- 2 cm.
	“X ₂	=	135 +/- 2,5 cm.

Valores extremos admisibles para

X2	Max. 137,5 cm.
	Min. 132,5 cm.

Si X2 se encuentra comprendido entre los valores admisibles se considera Boggie semidireccional.

EXCEPCIONES:

La presente norma se limita a un Boggie “tipo” con las medidas y tolerancias siguientes:

DG	=	250 + / - 2 cm.
d	=	100 + / - 1 cm.
X2	=	160 + / - 2,5 cm.

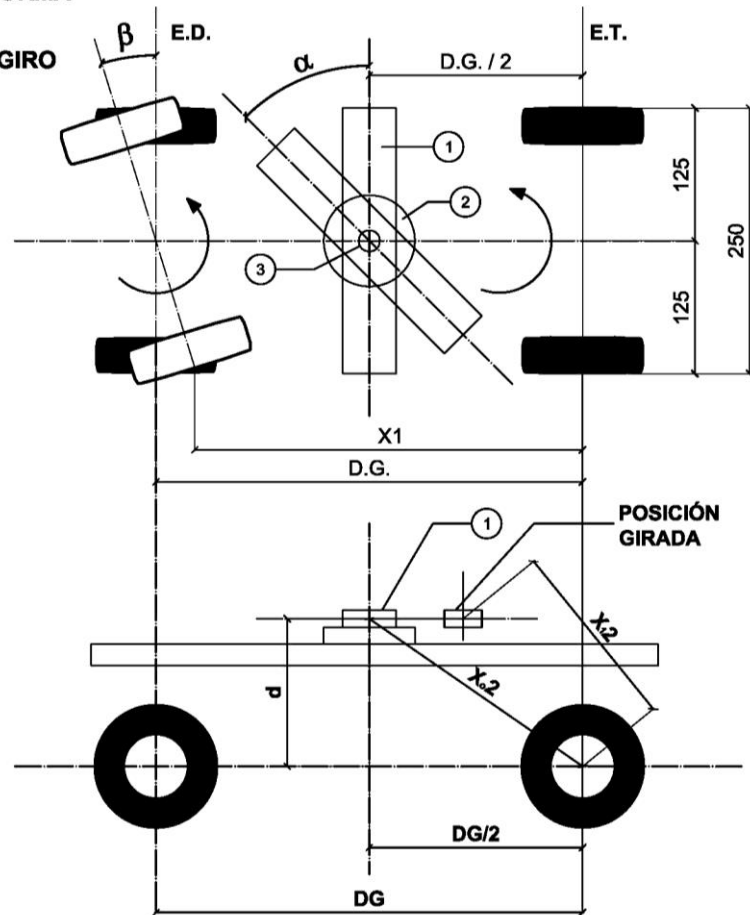
Para los casos en que el Boggie posea dimensiones diferentes de las del Boggie “tipo” se analizará cada caso en particular en base a la aplicación del Abaco que figura a continuación.

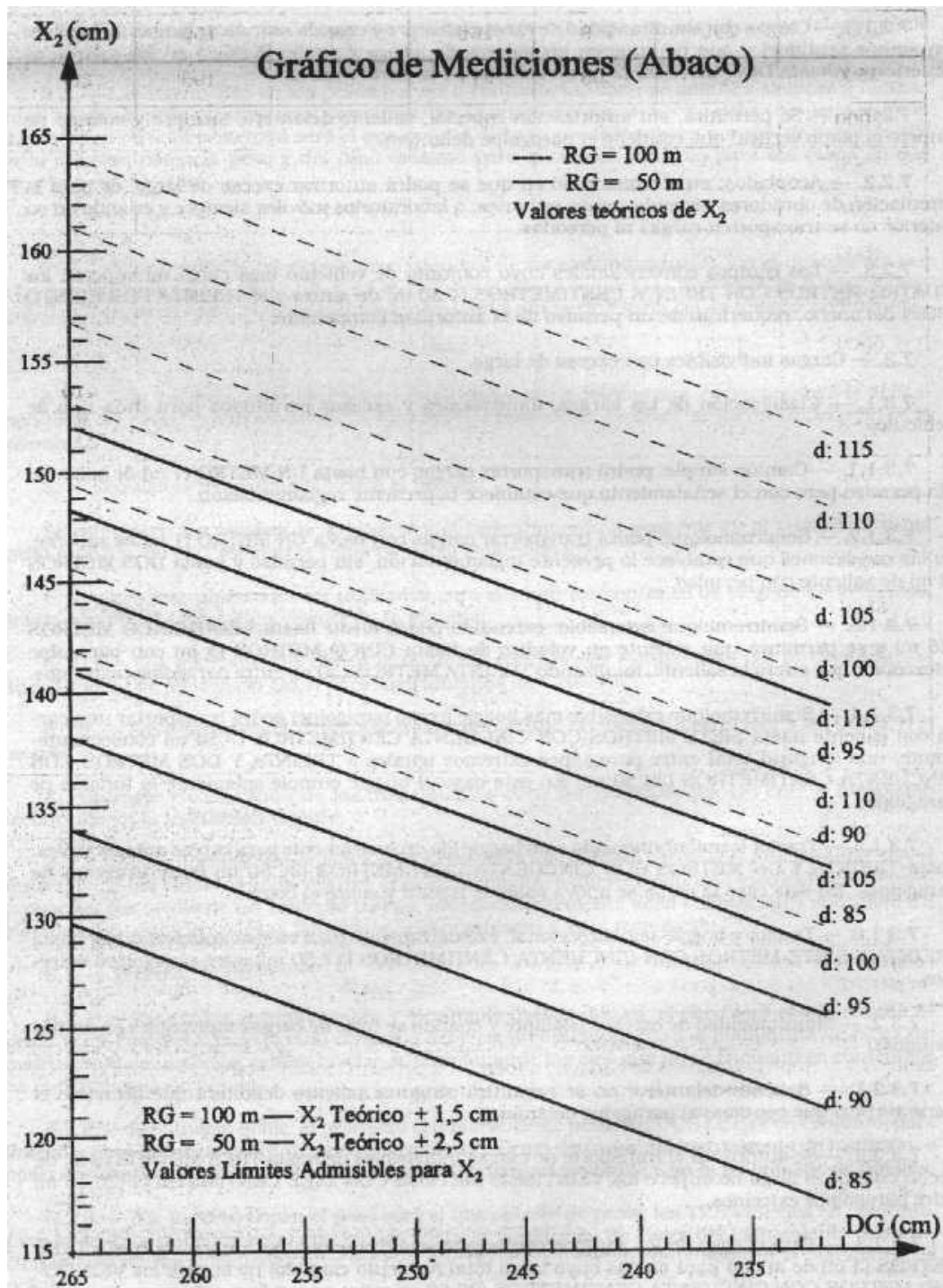
PROCEDIMIENTO:

- Medir distancia entre ejes.
- Medir altura.
- Girar la plataforma hasta obtener $X1 = 0,987$ que corresponda a $RG = 100$ m.
- Medir X2.
- Girar la plataforma hasta obtener $X1 = 0,975$ que corresponda a $RG = 50$ m.
- Medir X2.
- Entrando en el gráfico (Abaco) con la distancia DG (cm) y altura d (cm) determinar los valores admisibles para X2.
- Comparar los valores X2 medidos con los X2 admisibles que surgen del Abaco.

ESQUEMA DEL BOGGIE SEMIDIRECCIONAL Y SECUENCIA DE MEDICIONES

1. PLATAFORMA
2. PLATO
3. EJE DE GIRO





7.4 Vehículos que transportan cargas excepcionales (carretones).

7.4.1 Vehículos especiales de dimensiones convencionales, configurados con ejes convencionales y plataforma baja; podrán circular con un peso máximo total de CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45,0 t) y/o con un ancho del conjunto vehículo más carga de hasta el CINCUENTA POR CIENTO (50%) del ancho del vehículo. Requerirán permiso para circular cargados por cada viaje a realizar.

7.4.2 Vehículos especiales con ejes de ruedas múltiples (distribuidas en forma distintas a las duales) de CUATRO (4) a OCHO (8) ruedas por eje: podrán circular con cargas excedidas en sus dimensiones y podrán transmitir a la calzada un peso de UNA TONELADA CON OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (1,8 t), por rueda.

Requerirán de un permiso para circular, vacío o cargado.

7.4.3 Vehículos especiales con otras configuraciones de ejes y/o más de OCHO (8) ruedas. Podrán transportar cargas indivisibles con exceso de peso o de dimensiones, según el caso, en las condiciones que la autoridad competente determine al respecto. Cuando por causas especiales se autorice la circulación con exceso de peso por eje, deben abonar el canon correspondiente al ente vial o a los concesionarios viales según corresponda.

8 Casos Especiales.

8.1 Pesos admitidos para los vehículos que transitan en época invernal o con nevadas en zona cordillerana o aledaña a la misma delimitada y señalizada por la autoridad competente.

8.2 Se admitirá, únicamente para el caso del apartado anterior, un peso máximo en el eje motriz exclusivamente, de DOCE TONELADAS (12,0 t). La franquicia precedente se otorgará desde el lugar de origen, a cuyo efecto el transportista deberá acreditar fehacientemente el destino y efectuar el pago de la sobretasa correspondiente.

9 La SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA elaborará y dictará las medidas necesarias para la actualización y modificación del presente Anexo R al Decreto N° 779/1995 conforme a la evolución tecnológica y a las necesidades que se verifiquen. A tal fin podrá establecer los plazos para la implementación de nuevas configuraciones, la modificación de longitudes permitidas y la inclusión de nuevas relaciones de peso y potencia, como así también a determinar los plazos para la implementación gradual de las modificaciones aprobadas, pudiendo contemplar excepciones o prórrogas a lo dispuesto en el mismo.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Año de la Grandeza Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número:

Referencia: EX-2026-14640212- -APN-DGDA#MEC - Anexo R

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 34 pagina/s.