



TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Decreto 574/2014

Decreto N° 779/1995. Reglamentación de la Ley N° 24.449. Modificación.

Bs. As., 22/4/2014

VISTO el Expediente N° S02:0009311/2014 del Registro del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial regula el uso de la vía pública y las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito.

Que el Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995 y sus modificatorios, en su Anexo R complementa lo dispuesto por los incisos c) y d) del artículo 53 de la mencionada Ley, en lo que refiere a los pesos y dimensiones máximas.

Que el inciso o) del Artículo 48 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, según la redacción dispuesta por el Artículo 1° del Decreto N° 1.886 de fecha 22 de diciembre de 2004, establece que solamente estarán permitidas las configuraciones de trenes de vehículos que conforme la clasificación definida en cuanto a las características técnicas del Artículo 28 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95, conformen un conjunto compatible con la infraestructura y la seguridad vial y resulten aprobados por la Autoridad de Aplicación.

Que asimismo, el Artículo 2° del Decreto N° 1.886/04 establece que la SECRETARIA DE TRANSPORTE, a través de la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en su carácter de Autoridad de Aplicación, queda facultada para establecer los requisitos reglamentarios que deberán cumplir las configuraciones permitidas de los trenes de vehículos.

Que a los fines de lograr una ampliación en la capacidad de los vehículos de transporte interjurisdiccional de carga que redundará en una mejora en la productividad industrial, es conveniente permitir la circulación en el territorio nacional de los vehículos conformados por una unidad tractora con dos semirremolques biarticulados, logrando así mayor integración a nivel regional.

Que en consecuencia, deviene necesaria la incorporación de dichos vehículos al Anexo R del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios.

Que la regulación de las unidades tractoras con dos semirremolques articulados en la norma precitada, resultará beneficiosa para la actividad productiva, del transporte interjurisdiccional de cargas, así como también para la conservación del medio ambiente y la seguridad vial.

Que la distribución del peso de la carga transportada entre los ejes de la unidad tractora con dos semirremolques permite incrementar el máximo de toneladas a transportar, sin afectar la infraestructura vial.

Que en virtud de lo dispuesto en el Artículo 2° del Decreto N° 1886/04, corresponde determinar los corredores viales de circulación segura para las unidades tractoras con dos semirremolques biarticulados.

Que han tomado intervención la SECRETARIA DE INDUSTRIA del MINISTERIO DE INDUSTRIA y la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta en virtud de las facultades conferidas por el Artículo 99 inciso 2 de la Constitución Nacional.

Por ello,

LA PRESIDENTA DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1° — Sustitúyese el Anexo R del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios, Régimen de Pesos y Dimensiones de vehículos de transporte, que como Anexo forma parte integrante de la presente medida.

Art. 2° — Facúltase a la SECRETARIA DE INDUSTRIA del MINISTERIO DE INDUSTRIA y a la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, órgano desconcentrado en el ámbito de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, en el marco de sus competencias, a establecer las condiciones de seguridad activas y pasivas vehicular, aplicables a las unidades tractoras con dos semirremolques biarticulados.

Art. 3° — Facúltase a la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, órgano desconcentrado en el ámbito de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, en su carácter de Autoridad de Aplicación del Decreto N° 1.886/04, a determinar los corredores viales de circulación segura para las unidades tractoras con dos semirremolques biarticulados.

Art. 4° — Invítase a los Gobiernos Provinciales, Municipales y de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES a adherir a los términos de la presente medida.

Art. 5° — Facúltase a la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, órgano desconcentrado en el ámbito de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, a coordinar con los Gobiernos Provinciales, Municipales y de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, las acciones tendientes a instrumentar en sus respectivas jurisdicciones lo establecido en el presente Decreto.

Art. 6° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — FERNANDEZ DE KIRCHNER. — Jorge M. Capitanich. — Aníbal F. Randazzo — Débora A. Giorgi.

ANEXO

ANEXO R

PESOS Y DIMENSIONES

Anexo al Artículo 53 incisos c) y d).

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

1.1. Omnibus urbano, tendrá un largo máximo de TRECE METROS CON VEINTE CENTIMETROS (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.

1.2. Los vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí, los portacontenedores y otros vehículos destinados al transporte de contenedores, son de circulación restringida y no podrán exceder las siguientes dimensiones máximas (incluyendo la carga):

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

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

1.2.3. Largo: VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (22,40 m); cuando se trate de vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí.

1.2.4. Restricciones: estas unidades no pueden:

1.2.4.1. Circular con lluvia o niebla;

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

1.2.4.3. 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;

1.2.5. Señalamiento: Cada formación debe llevar en la parte posterior un cartel rígido retrorreflectivo de DOS METROS (2 m) de ancho por UN METRO CON CINCUENTA CENTIMETROS (1,50 m) de alto, como mínimo, con franjas rojas y blancas alternadas, oblicuas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°), de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho y en el centro, sobre fondo blanco con letras negras indicando el largo, la leyenda:

PRECAUCION DE SOBREPASO

LARGOm

El nivel de retrorreflección del cartel rígido se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

1.3. Unidad tractora con semirremolque articulado tendrá un largo máximo de DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTIMETROS (18,60 m).

1.3.1. Unidad tractora con DOS (2) semirremolques biarticulados tendrá un largo máximo de TREINTA METROS CON VEINTICINCO CENTIMETROS (30,25 m).

1.4. Los vehículos o semirremolques que se 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, es decir que sean direccionales y que la transmisión de peso al pavimento sea invariablemente la misma, estando el vehículo cargado. Los vehículos que cuenten con ejes que puedan levantarse, deben contar con un dispositivo (no accionable desde la cabina), que automáticamente baje el eje cuando el vehículo está cargado.

Este apartado comenzará a regir a partir de UN (1) año de la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto.

2. Los pesos máximos, establecidos por la Ley, que los vehículos pueden transmitir a la calzada, se complementan con lo siguiente:

2.1. Para el conjunto (tándem) doble de ejes:

2.1.1. Uno con ruedas duales y otro con ruedas simples (mixto): CATORCE TONELADAS (14 t).

2.2. Para el conjunto (tándem) triple de ejes:

2.2.1. Con. DOS (2) ejes con ruedas duales y el otro con ruedas simples, VEINTIUNA TONELADAS (21 t).

2.2.2. En los casos de las Unidades Tractoras con DOS (2) semirremolques biarticulados indicadas en el apartado 1.3.1.: Con DOS (2) triple ejes de ruedas duales, un doble eje de ruedas duales y otro de ruedas simples, SETENTA Y CINCO TONELADAS (75 t).

2.3. 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), independientemente de su diseño podrán transportar las cargas máximas establecidas.

2.4. La utilización de cubiertas superanchas (denominadas también de base amplia), se ajustará a lo siguiente:

2.4.1. 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.

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

2.5. 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%) sobre los fijados en la Ley, 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. Este CINCO POR CIENTO (5%) ya está incluido en el caso de las cubiertas superanchas.

2.6. 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.

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 CENTIMETROS (1,20 m) y menor de DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m):

3.1. Si la distancia es inferior al mínimo, el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1 t) por cada OCHO CENTIMETROS (8 cm) menos de distancia entre ejes.

3.2. Si la distancia es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (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 CENTIMETROS (1,20 m) e inferior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m):

4.1. Si cualquiera de las distancias es inferior al mínimo de UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m), el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1 t) por cada OCHO CENTIMETROS (8 cm) de distancia entre ejes.

4.2. Si la distancia entre los centros de los ejes consecutivos es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (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.

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 las siguientes tolerancias:

5.1.1. Para el peso del eje simple de DOS (2) ruedas se admitirá una tolerancia de QUINIENTOS KILOGRAMOS (500 kg).

5.1.2. Para el peso del eje simple de CUATRO (4) ruedas se admitirá una tolerancia de UN MIL KILOGRAMOS (1.000 kg).

5.1.3. Para el peso total del conjunto doble de ejes o (tándem) doble, se admitirá una tolerancia de UN MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (1.500 kg.).

5.1.4. Para el peso total del conjunto triple de ejes, tándem triple, o tridem, se admitirá una tolerancia de DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 kg).

5.1.5. Para el peso máximo de un vehículo o combinación, se admitirá una tolerancia de QUINIENTOS KILOGRAMOS (500 kg).

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, de la aplicación de la relación potencia peso y del peso máximo para el tipo de vehículo para los casos en que estuviera establecido.

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.

6. Requisitos. 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 IIII.

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 TREINTA CENTIMETROS (4,30 m), medidos desde el piso.

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 ese tipo de vehículo: TRECE METROS CON VEINTE CENTIMETROS (13,20 m) el camión o DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTIMETROS (18,60 m) el semirremolque.

7.2. Permisos para Vehículos convencionales.

7.2.1. Los vehículos convencionales (camión 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 CENTIMETROS (4,30 m) de altura, medidos desde el piso.

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 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 no superen los CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de altura y el TREINTA POR CIENTO (30%) del ancho, requerirán de un permiso de la autoridad competente.

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 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 m) de saliente, en las condiciones que establece la presente reglamentación, sin permiso y hasta DOS METROS (2 m) de saliente con permiso.

7.3.1.3. Semirremolque extensible: extendido podrá medir hasta VEINTICINCO METROS (25 m) y se permitirá una saliente en voladizo de hasta CINCO METROS (5 m) con paragolpe telescópico que cubra la saliente, totalizando TREINTA METROS (30 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 CENTIMETROS (7,50 m) consecuentemente, una longitud total entre paragolpes extremos iguales a TREINTA Y DOS METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (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 CENTIMETROS (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 CENTIMETROS (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 atravesase el plano vertical que contiene al paragolpe delantero.

7.3.2.2. Se autorizará el transporte de cargas indivisibles de hasta TRES METROS (3 m) de ancho cuando el largo no supere los VEINTISEIS METROS CON DIEZ CENTIMETROS (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 m) de ancho para cargas cuyo largo total (vehículo cargado) no supere los VEINTIOCHO METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (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 CENTIMETROS (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.

7.3.3.2. Cuando la longitud total del vehículo cargado sea superior a los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (20,50 m), podrán circular exclusivamente durante las horas de luz solar desde la hora "sol sale" hasta la hora "sol se pone".

7.3.4. Velocidad de circulación:

7.3.4.1. Los vehículos de hasta TREINTA METROS (30 m) de largo podrán circular por tramos rectos y por autopistas hasta una velocidad máxima de OCHENTA KILOMETROS POR HORA (80 km./h).

7.3.4.2. Los vehículos de más de TREINTA METROS (30 m) de largo o con simultaneidad de excesos deben circular a una velocidad precautoria máxima de SESENTA KILOMETROS 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 CENTIMETROS (50 cm) por SETENTA CENTIMETROS (70 cm), de colores rojo y blanco a rayas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) y de DIEZ CENTIMETROS (10 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 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 CENTIMETROS (20,50 m) deberá colocarse en la parte posterior del vehículo un cartel rígido retrorreflectivo de DOS METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (2,50 m) de ancho por UN METRO (1 m) de altura correctamente sujeto, de modo de mantener en todo momento la posición vertical (perpendicular a la Ruta), con la siguiente leyenda:

PRECAUCION DE SOBREPASO

LARGOm

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

El nivel de retrorreflección del cartel rígido se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

7.3.5.4. Los vehículos a partir de TREINTA METROS (30 m) de largo tengan o no saliente, deben llevar CUATRO (4) banderas de CINCUENTA CENTIMETROS (50 cm) por SETENTA CENTIMETROS (70 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 DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTIMETROS (18,60 m) de largo total. 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 MILIMETROS (12 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 MILIMETROS (113 mm) y pared de NUEVE MILIMETROS (9 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 7.3.9. 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 (X2). Ambos. lados deben coincidir, X2 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 $(DG - 6 \text{ cm} = 244 \text{ cm} +/- 2 \text{ cm})$ 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:

POSICION "0"	DG	=	250 +/- 2 cm.
	"d	=	100 +/- 1 cm.
	"X2	=	160 +/- 2,5 cm.
POSICION "1"	"X1	=	DG - 6 cm. = 244 +/- 2 cm.
	"X2	=	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:

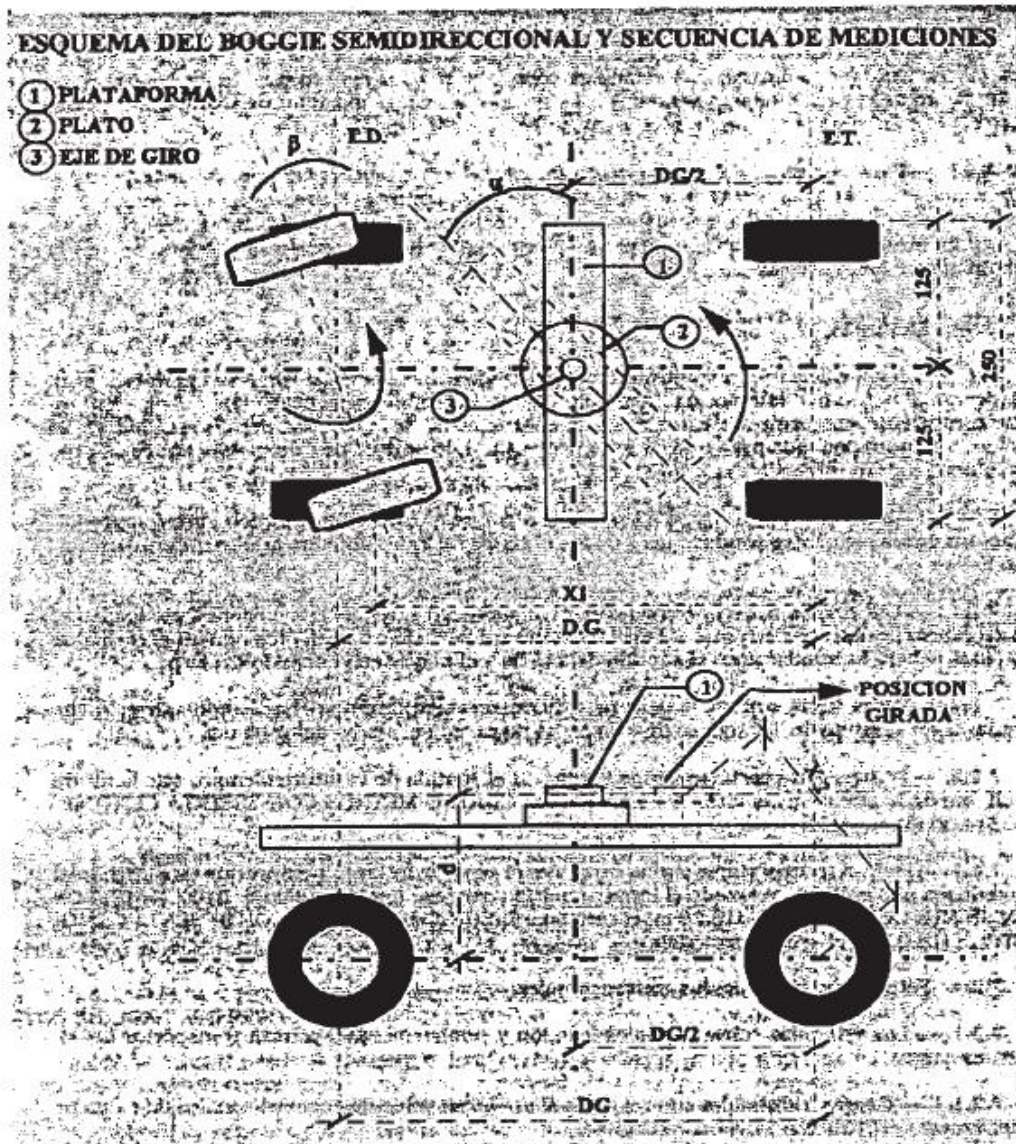
La presente norma se limita a un Boggie "tipo" con las medidas y tolerancias siguientes:

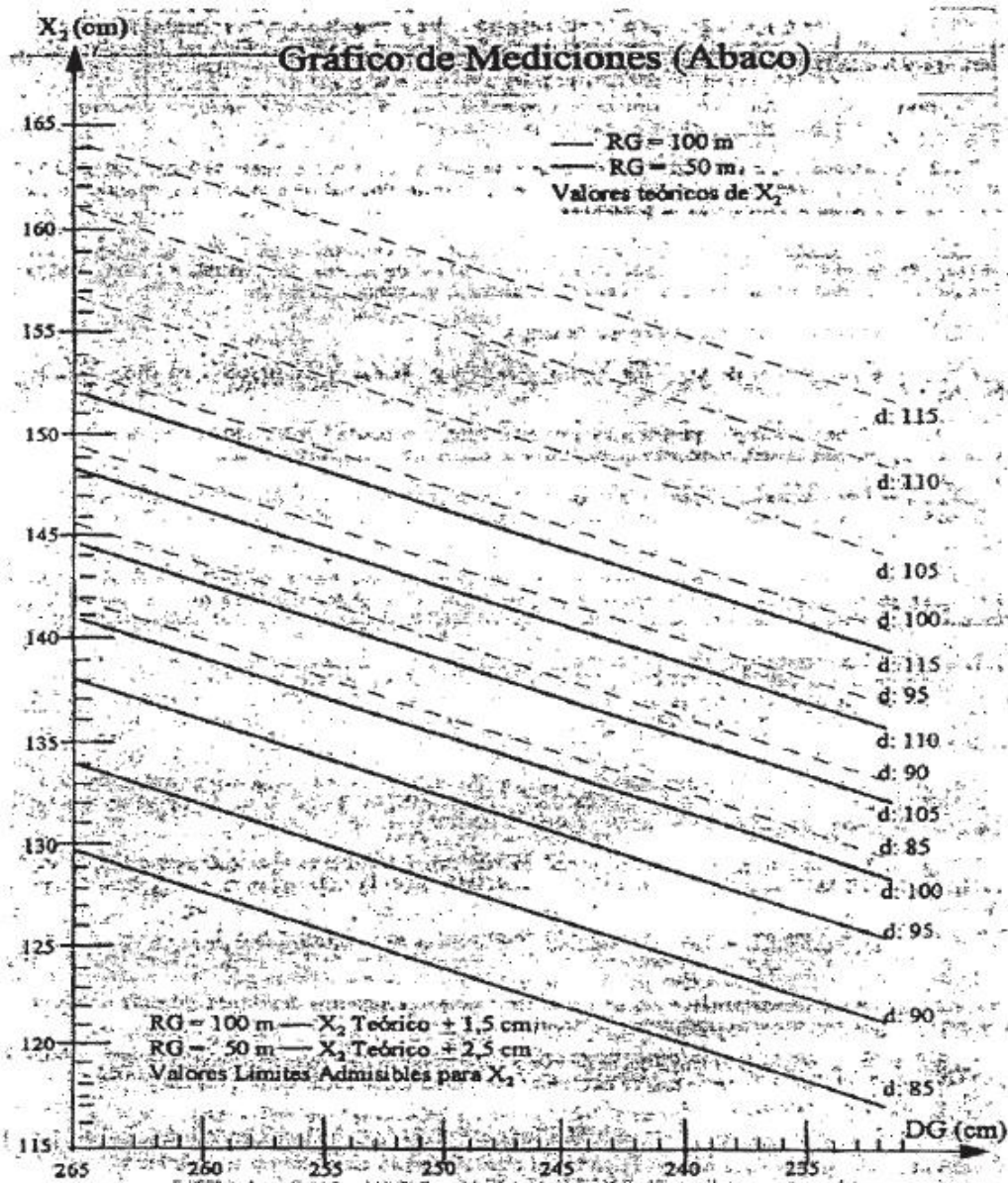
DG	=	250 +/- 2 cm.
d	=	100 +/- 1 cm.
X2	=	160 +/- 2,5 cm.

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:

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





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 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 permiso para circular, vacíos o cargados.

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 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.