

Nuevas reglamentaciones ¿Qué debemos tener en cuenta?

Ya que estamos próximos al inicio de la temporada de verano y la pandemia nos está dando un merecido respiro, vamos a recordar las reglamentaciones relativas al traslado con trailers, ya que la misma ha tenido cambios recientemente. Y de paso, repasemos las recomendaciones para la conducción segura con trailers.

La patente: Lo primero a considerar es el cambio en la patente. La tradicional patente 101 ha dejado de ser válida. En su reemplazo se utiliza una nueva de color rojo, con la inscripción TRAILER. Deberá tener la identificación del vehículo que lo traslada.

Homologación: A partir del 27 de abril ppto., los trailers, tanto los nuevos como viejos, deben ser homologados. La única autoridad competente es la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), que depende del Ministerio de Transporte. Los propietarios deberán tramitar este certificado en la dependencia más cercana de la ANSV a su domicilio. Una vez aprobado técnicamente el trailer, el trámite de patentamiento continúa en la DNRPA, quien una vez abonado el cánón, confecciona la patente para ser retirada.

Para más información consulte <https://www.argentina.gob.ar/noticias/nueva-disposicion-para-la-circulacion-segura-de-traileres>

La normativa de la ANSV tiene el objetivo de determinar las características técnicas que deben reunir este tipo de vehículos para garantizar una conducción segura dentro del territorio nacional, como por ejemplo, guardabarros, paragolpes, estabilidad y luces, entre otras.

Licencia de conducir: para poder llevar un tráiler en regla, necesitaremos tener

vigente el carné clase B2 o superior. Esta categoría habilita la conducción de autos y de camionetas, de hasta 3.500Kg, y a transportar un remolque de hasta 750 kilos, que puede ser una casa rodante no motorizada. La categoría B1 no puede transportar remolques.

Casa rodantes: Mientras un trailer convencional no paga impuestos, las casas

rodantes si pagan impuestos. El valor es aproximadamente un 3% superior al de una Pick-up. La velocidad máxima al circular con casa rodante es de 90 Km/Hora

Luces: Mientras se transporta el trailer o casa rodante, debe tener luces sincronizadas de posición, stop y giro. El funcionamiento debe ser chequeado antes del viaje.

Bocha: El sistema de tracción o "bocha" debe ser retirado cuando circula sin el trailer. Caso contrario puede ser sujeto de una multa. Las bochas dañan otros vehículos en los estacionamientos o en frenadas bruscas.

El peso en la bocha: El equilibrio de pesos en muy importante para la conducción

segura de transportes. Si se traslada mucho peso a la bocha, los neumáticos delanteros del auto que tracciona al trailer, tienden a despegarse del piso, lo cual disminuye su adherencia y reduce la tracción. Los neumáticos traseros, quedan sujetos a mayor presión y consiguiente mayor desgaste. El efecto contrario, la cola del trailer pesada, tiende a levantar la cola del vehículo y a salirse de la bocha. En consecuencia, los pesos en el trailer deben distribuirse de manera tal que el peso sobre la bocha sea el más neutro posible.

Sistema de sujeción: Además de calzarse en la bocha, el sistema de sujeción se debe trabar con un alfiler. Se complementa con cadenas tomadas del vehículo que, en caso que se salga la bocha, mantienen el trailer sujeto y traccionado por el vehículo. El sistema de cadenas se puede complementar con un pie de apoyo o rueda que toca el piso si la lanza se sale de la bocha y evita parte de la enorme fricción sobre el pavimento.

Sistema de autofrenado del trailer: Los trailers con pesos superiores a los 500kg deben tener sus propios frenos y doble eje. Los frenos se activan por inercia, cuando el vehículo tractor frena y la lanza de comprime horizontalmente. Al comprimirse la lanza, se activa el sistema de frenado del trailer, lo cual colabora con la maniobra de frenado del conjunto.

continúa en la siguiente página



Distancias de frenado: Al ser mayor la inercia del conjunto auto + trailer, se requieren mayores distancias de frenado. Tenga en cuenta eso, y mantenga una distancia prudencial sobre los vehículos que lo preceden.

El frenado propiamente dicho: No es conveniente el clavar frenos. Uno de los riesgos principales, además de la inercia, es que el trailer gire y haga un efecto tijera, lo cual puede devenir en situaciones gravísimas y de final imprevisible, con múltiples colisiones entre vehículos, vuelcos, etc. Para no caer en la necesidad de clavar, mantener distancia con el vehículo que nos precede es el primer recaudo. En caso de tener que frenar más allá de lo normal, utilice primero el rebaje de marcha del motor y luego presione el freno alternadamente para no perder el control.

Sobrepaso. Las distancias: Por el mismo motivo (mayor peso total), al motor le costará más trabajo alcanzar velocidades de sobrepaso. Quiere decir que recorrerá más distancia que en situaciones normales para poder, por ejemplo, sobrepasar un camión. Recuerde también que no podrá cerrarse enseguida o chocará el vehículo que sobrepasa con el trailer. Ambos elementos, la dificultad para acelerar y la necesidad de lograr una distancia

de sobrepaso mayor antes de volver a la mano, requieren de un margen de seguridad sensiblemente mayor para realizar el sobrepaso que cuando transita solo con su auto o camioneta.

Viento lateral: Es un enemigo invisible. Si viene de la izquierda y nos sobrepasa un vehículo (especialmente grande, como un micro o camión) nuestro auto tenderá a acercarse peligrosamente, ya que quedamos a la sombra del viento lateral. Esto es motivo de accidentes y debe estar muy atento cuando lo sobrepasa un vehículo de mayor porte. Cuanto mayor viento lateral, más se acentúa el riesgo.

Si el viento viene lateralmente de la derecha, el problema se produce cuando nosotros adelantamos un vehículo de porte. Quedamos a la sombra del viento y tenderemos a acercarnos al vehículo que estamos sobrepasando. Hay que sujetar muy bien el volante y abrirse un poco más de lo normal.

Sujeción de la carga transportada: Los elementos sueltos deben estar sujetos lo más firme posible en el interior. Recuerde que cualquier elemento contundente, lanzado hacia adelante en una frenada, puede lastimar personas o dañar elementos del trailer o del propio automotor.

Medidas sobresalientes: las medidas del trailer no deben exceder las del vehículo. Si eso sucede se debe requerir permiso de circulación general, como en el caso de casas rodantes. Las medidas sobresalientes deben señalizarse con bandera rojas y cuadros blancos y rojos de día, y elementos reflectantes de noche.

Lanchas: Cuando traslade una lancha, con el motor colocado sobre el "espejo" de la misma, la pata del motor viaja colgando. Debe levantarla y sujetarla. De esa forma evitará dañarla en las cunetas, badenes o pozos. ◀

[Hasta el próximo contacto-asegurado](#)



MENSAJE DEL ASESOR

Estimado cliente, si está pensando en transportar un trailer este verano, revise las nuevas condiciones formales que le exigirán las autoridades de tránsito. Entre ellas contar como mínimo con su seguro de Responsabilidad Civil. Considere que su cobertura de Seguros de Autos, solo cubrirá los incidentes en caso que su licencia esté al día y se corresponda con el tipo de vehículo que conduce. En el caso de viajar con trailer, deberá ser B2 o superior, dependiendo del tipo de transporte. El proceso de homologación que se incorporó ante la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial), se fundamenta en diversos incidentes sucedidos con trailers en muy mal estado, ya sea en sus cubiertas o en su estado general, que devinieron en varias fatalidades. Es, si bien una nueva exigencia formal, una medida que nos favorece a todos al preservarnos de situaciones indeseadas. ◀

[Hasta el próximo contacto-asegurado](#)

