

Buenos Aires, 9 de noviembre de 2021

Dirigida a Ministro de Transporte, Secretario de Gestión de Transporte, Secretario de Planificación de Transporte, Director Nacional de Transporte Automotor de Cargas y Director Ejecutivo de CNRT

Tenemos el agrado de dirigirnos a Usted en el carácter de Presidente y Secretario de esta FEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES EMPRESARIAS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS (FADEEAC) a los efectos de transmitirle la preocupación de nuestro Sector en relación a las tareas desarrolladas por los **Ingenieros Certificadores**, en aplicación de la **Disposición SSTA Nº 25/09 y las consecuencias que acarrearán determinados procedimientos sobre** las unidades vehiculares afectadas al servicio.

Como es de público conocimiento, las ciento cincuenta y tres (153.000) mil empresas que actualmente operan el transporte automotor de cargas a nivel nacional, representan el gran vector de la economía en nuestro país, no sólo por el altísimo volumen de mercadería que movilizan, sino por la implicancia que los factores tiempo y costos tienen sobre sus operadores.

Esto conlleva a la urgencia para nosotros de demandar expresa y enérgicamente políticas públicas de Alto Impacto, por cuanto la dinámica actual del mercado dador de carga, exige, por una parte, renovación de flota y/o adecuación para poder aumentar la capacidad de carga transportada, y por otra, competitividad, inmediatez y amplia disponibilidad del servicio logístico. Más allá del constante aumento de nuestros costos, existe una palmaria necesidad de que el **Estado acompañe el desenvolvimiento del servicio con trámites y acciones expeditivas y rápidas**, propiciando que las normas y regulaciones sean simples, claras y precisas, aplicando mejoras continuas de procesos, poniendo en primer plano a los ciudadanos y simplificando los requisitos que deben cumplir para poder llevar adelante su actividad.

La simplificación de procesos administrativos para nuestro Sector genera indefectiblemente externalidades claves: mayor eficiencia sin afectar la seguridad vial, disminución de tiempo y de sobrecostos.

1.-PLANTEO DE LA PROBLEMÁTICA. ANTECEDENTES.

La Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial Nº 24.449 y su Decreto reglamentario Nº 779/95, han establecido una estructura organizativa compuesta por una red de Talleres habilitados para el control del funcionamiento del parque usado destinado al transporte automotor de cargas y de pasajeros, a través de una Revisión Técnica Obligatoria (RTO) periódica. Dichos talleres operan mediante un libro rubricado//software que contiene el registro con los datos de los vehículos y sus reparaciones certificadas por un director técnico o ingeniero habilitado, tal como se detallará en el punto siguiente.

El Art. 35 del Anexo 1 del Decreto Nº 779/95 estableció los Talleres de Modificación y Reparación de vehículos, reglamentándose este régimen mediante la Disposición SSTA Nº 25/09 que creó el Registro Nacional de Talleres de Modificación y Reparación de Vehículos, determinando el Reglamento para Habilitación y Control de los mismos y un Manual de Homologación de las Modificaciones de vehículos para pasajeros y cargas.

Para entender el funcionamiento de esta norma es importante tener en claro los siguientes conceptos básicos:

¿Qué es una **Modificación**?

Es todo trabajo que signifique un cambio o transformación de las especificaciones del fabricante para el modelo de vehículo.

¿Qué es una Reparación o cambio de elementos?

Son los trabajos que se realicen cumpliendo con las especificaciones del fabricante de cada modelo de vehículo.

¿Qué funciones tiene el Ingeniero Certificador de modificaciones?

Es el profesional con incumbencia en la materia y matriculado que certifica el cumplimiento del procedimiento de habilitación de acuerdo con el Decreto N° 779/95, Anexo 1, Artículo 35, Punto 7a. Debe estar inscripto en la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y DE LA SEGURIDAD VIAL, de acuerdo a lo indicado por la Resolución N° 553 de fecha 17 julio de 2006 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE. Esta tarea comprende la observancia de las características de diseño del vehículo, dentro de los requerimientos básicos previstos por su fabricante o por una modificación homologada.

¿Qué funciones tiene el Director Técnico de la Revisión Técnica Obligatoria?

Es el profesional con incumbencia en la materia y matriculado que certifica la Revisión Técnica Obligatoria de acuerdo con el Decreto N° 779/95, Anexo 1, Artículo 34, Inciso 18.

¿Qué funciones tiene el Responsable Técnico del taller de Reparación y Modificación?

Es el Profesional matriculado o idóneo certificado con incumbencia en la materia que registra el procedimiento y los componentes utilizados en la reparación de los sistemas de seguridad de la unidad de acuerdo con el Decreto N° 779/95, Anexo 1, Artículo 35, Punto 7b.

¿Qué funciones tiene el Auditor de Taller AITA?

Conforme Resolución N° 157/19, es un delegado de la Autoridad de Aplicación.

¿Qué requisitos se requieren para realizar una modificación al vehículo que altere su LCM original?

Todo vehículo OKM ha sido previamente homologado por la SECRETARÍA DE INDUSTRIA del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, a partir de una Resolución que aprueba la denominada Licencia de Configuración Para Modelo (LCM) con posterioridad a la realización de ensayos que realiza el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), garantizando así el cumplimiento de las condiciones de seguridad Activa y Pasivas del vehículo.

Un procedimiento similar está regulado para la Licencia de Configuración Ambiental (LCA), que es la que garantiza el límite máximo de emisiones contaminantes permitidas al motor.

Los planos, detalles y especificaciones del Modelo aprobado por dicha SECRETARÍA son consignados en un Registro de Configuración de modelo que es objeto de consulta por parte de los talleres habilitados que efectúan la **Revisión Técnica Obligatoria**, de forma de poder verificar que ese vehículo revisado efectivamente mantiene las condiciones de fábrica, y por ende las condiciones de seguridad.

Ahora bien, sucede en algunos casos que resulta imprescindible adaptar el equipo con modificaciones que producen una alteración en la LCM original. Este trabajo requiere que dichas modificaciones sean efectuadas en un taller habilitado y por un profesional que asuma la responsabilidad por la tarea acorde a su especificidad técnica profesional, ya que están involucradas cuestiones de seguridad activa y pasivas que deben garantizarse. Finalizada la modificación, el Taller de Modificación y Reparación de Vehículos debe necesariamente emitir una **Certificación de**

Modificaciones necesaria para su registraci3n en el Registro DPNA o DNRPA, exclusivamente, en aquellos casos en que dichas modificaciones afectan a la LCM.

No obstante, a partir del dictado de la Disposici3n SSTA N3 25/09, **se sum3 un tr3mite adicional.**

Por lo tanto, en los casos en que se realizan modificaciones al veh3culo, **un ingeniero Certificador, que no realiza la modificaci3n, sino que la verifica con posterioridad, debe emitir el Informe de Configuraci3n de Modelo,** que es el documento que certifica que esas reformas est3n hechas en condiciones de seguridad, para despu3s poder efectuar la RTO. A su vez, los Talleres de RTO exigen este 3ltimo documento, sin perjuicio de que el Registro Automotor correspondiente, solicite un documento de id3ntico tenor, pero emanado de un tr3mite diferente. Es decir, el Registro de la Propiedad Automotor exige la certificaci3n del profesional que efectivamente realiz3 el trabajo.

Por su parte, el ingeniero Certificador, quien emite el Informe de Configuraci3n de Modelo, imprescindible para aprobar la RTO, no puede ser cualquier ingeniero, sino que, seg3n lo establece el marco normativo vigente, debe ser un Ingeniero Mec3nico asociado a AITA (Asociaci3n de Ingenieros y T3cnicos del Automotor).

Este tr3mite se realiza en todo el pa3s, v3a *on line*, con fotograf3as escaneadas del cam3n, por lo cual no se exige matriculaci3n en los colegios de Ingenieros provinciales y en algunos casos, son los mismos auditores de los talleres. Si bien, el Art. 7.3.1 de la Disposici3n 25/2009 exige una inspecci3n visual no aclara que, tambi3n, debe ser presencial. Con el tr3mite ingresado y previo pago (aproximadamente de Pesos \$15.000+IVA, pero puede variar) se emite el **Informe de Configuraci3n de Modelo** para presentar ante el Taller de RTO.

Es decir, existen dos tr3mites con id3ntico alcance y contenido.

Conforme el detalle precedente cabe en este punto recordar que la intervenci3n de la ASOCIACION DE INGENIEROS Y TECNICOS DEL AUTOMOTOR (AITA) en el Sistema de Talleres se sustenta en su rol como integrante de la Comisi3n de Entidades Privadas Asesoras dependiente de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, creada por **Disposici3n N3 8/06**, de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.

Posteriormente, el Decreto N3 1716/08, modific3 el Anexo T, Apartado 9.17 del Decreto N3 779/95, estableci3ndose que el Registro Nacional de Talleres de Modificaci3n y Reparaci3n de Veh3culos de Pasajeros y Cargas deb3a ser llevado por la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL (CNTySV). A su vez, la CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DEL TRANSPORTE (CENT) es quien brindari3 asistencia t3cnica en lo que hace al Registro mencionado.

Finalmente, la CNRT fue designada por el Art3culo 2 del Decreto N3 240/19 como **auditora** del sistema de RTO **y autoridad de aplicaci3n** del mismo (Art3culo 4), debiendo llevar un **registro** de su actividad, el cual se incorpor3 a la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Este mismo Decreto N3 240/19 estableci3 un nuevo esquema regulatorio para el sistema de revisi3n t3cnica obligatoria (RTO), separando las funciones de administraci3n de las de control y fiscalizaci3n. As3 tambi3n, por esta norma se sustituyeron ciertos apartados del mencionado Anexo T del Decreto N3 779/95, estableci3ndose en el apartado 9.18 como funci3n de la COMISI3N NACIONAL DEL TR3NSITO Y LA SEGURIDAD VIAL la de auditar y fiscalizar el funcionamiento de los talleres de reparaci3n y modificaci3n de veh3culos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicci3n nacional.

Finalmente, el **art3culo 73** del citado Decreto N3 240/19 encomend3 al MINISTERIO DE TRANSPORTE, **o a la dependencia u organismo que 3se designe**, la administraci3n

económica y general del sistema de talleres de revisión técnica obligatoria (RTO), contando para ello con la colaboración y asistencia técnica de la CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DEL TRANSPORTE.

En este marco del Artículo 7 del Decreto, se operativizó dicha delegación por **Resolución MTR Nº 182/20, otorgando a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE** del MINISTERIO DE TRANSPORTE, la administración general del sistema de talleres revisión técnica obligatoria (RTO), función que comprende la organización del registro nacional de talleres de inspección técnica de vehículos de transporte de pasajeros y cargas. No obstante, quedó reservada en la **UNIDAD GABINETE DE ASESORES del MINISTRO la administración económica del sistema de talleres de revisión técnica obligatoria (RTO).**

Por su parte, cabe asimismo recordar que la CNTYSV, a través del Expediente Nº EX-2020-83726348-APN-DGDYD#JGM, trabajó, oportunamente en un proyecto, con respaldo en el contexto normativo vigente, que proponía una unificación registral de los Registros de talleres habilitados para realizar RTO, de talleres habilitados para reparación y modificación y del Registro de Fabricantes. La propuesta consistía en que este Registro unificado estuviera en cabeza del Estado y bajo administración conjunta de CNRT y la CNTySV, de modo de lograr una vinculación trazable para cada modificación, equipamiento o reparación para asegurar la responsabilidad del establecimiento ejecutor, asegurar un Sistema informático abierto, en tiempo real y bajo la tutela de la autoridad de aplicación y de baja burocracia. No obstante, este proyecto no tuvo grados de avance.

Finalmente, y volviendo al relato secuencial de los antecedentes sobre la materia en análisis, se dictó la Resolución Nº 29/16 del CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERÍA MECÁNICA Y ELECTRICISTA, en función del convenio firmado entre la Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor (AITA), entidad que integra la Comisión de Entidades Privadas Asesoras dependiente de la Subsecretaría de Transporte Automotor, y dicho Consejo Profesional, con fecha 18 de diciembre de 2015.

La Disposición SSTA Nº 25/09, antes mencionada, en su artículo 8º, inc. 8.2.4 solicita, para el registro de los profesionales certificantes, la presentación de una encomienda profesional emitida por el Consejo de la Jurisdicción Nacional; debiendo ser el Director Técnico de Taller de Revisión Técnica Obligatoria un profesional universitario, con título habilitante e incumbencias en la materia y **poseer matrícula en el Consejo Profesional de Jurisdicción Nacional.**

Por su parte, el artículo 16 inc. 3º del Decreto Ley 6.070/58 ratificado por Ley 14.467, dispone la competencia de cada Consejo de organizar la matrícula. De acuerdo a la Resolución 21/12, del 30 de marzo de 2012, el Consejo dispuso la apertura del registro de Idóneos que actúan como Directores Técnicos de los Talleres de Reparación de Vehículos de Pasajeros y Carga de Jurisdicción Nacional.

Mediante la mentada Resolución 29/16 del CONSEJO creó en el ámbito de este Consejo Profesional, el Registro de profesionales universitarios que actúan como Directores Técnicos de los Talleres de Revisión, Modificación y Reparación de vehículos de pasajeros y carga de Jurisdicción Nacional, en las siguientes funciones:

- a) Director Técnico de Fábrica de Carrocería
- b) Director Técnico de Taller de Modificación (incluye taller de GNC)
- c) Director Técnico de Revisión Técnica
- d) Director Técnico de Taller Reparador

Con la colaboración de la Asociación de Ingenieros de Transporte Automotor AITA, se generó el sistema informático en donde se asientan las modificaciones que se realizan a las unidades. En esta línea, la implementación de la Disposición 25/09 dio nacimiento al ya mencionado “Informe de Control de Modelo” (ICD) emitido por la figura que la norma da en llamar “Ingeniero Certificador”, complementario del establecido en la RTO, en lo atinente a las características técnicas, pesos y dimensiones de las unidades de carga.

No obstante, en la práctica, el Taller de Revisión, Modificación y Reparación de Vehículos debe necesariamente emitir una Certificación de Modificaciones necesarias para su registración en el Registro RDPNA, en aquellos casos en que dichas modificaciones afectan a la LCM.

Por lo tanto, en este último caso se configuraría prácticamente una **triple imposición de trámites teniendo en cuenta el alto porcentaje de coincidencia que poseen los 3 trámites obligatorios, con la consecuente superposición de costos y el tiempo que se pierde para la empresa.**

Con posterioridad, a raíz de la instrumentación de la escalabilidad (Decreto 32/18 modificatorio del Decreto N° 779/95) se creó el Certificado de Tipificación, que solo incluye como datos complementarios al ICD, que registra datos técnicos dirigidos al sistema de frenado y de suspensión de la unidad. Por este motivo, esta tipificación debería ser incorporada a la RTO como parte del protocolo estándar, ya que no implica otros procesos que los establecidos en el ANEXO J del Decreto 779/95, estableciendo idéntico proceso de certificación por la incorporación de ejes y sistema de frenado. A su vez, este Decreto fue reglamentado por la Disposición 883/18 que lleva a deducir lógicamente que no debería aplicarse a las unidades 0km, en razón que la misma no tiene modificación alguna de sus características originales de su propia LCM con la que cuenta al salir de la terminal que la fabricó.

Por otra parte, la **NO-2020-65740798-APN-GFTA#MTR** refiere al Control de Estado de Modelo (CEM) dejando de lado el ICD desde su implementación, y con el solo objeto de reordenar el Registro de Modificaciones de aquellas unidades que no estuvieran asentadas o necesitaran de su primera registración.

Lo hasta aquí detallado lleva a concluir que cada proceso de trámite que ha sido mencionado duplica o triplica el contenido de sus protocolos, los cuales exigimos sean unificados para lograr una verificación amplia y que permita una RTO verdaderamente efectiva para la circulación de las unidades de transporte evitando la duplicación de tareas que sobrecargan al Sistema y a nuestras operaciones de transporte.

La responsabilidad de quienes emiten las certificaciones pierde sentido ante la responsabilidad de quien ya certificó la modificación realizada en un taller de reparación. Es decir, la certificación válida es la original otorgada por el taller **en donde ésta “efectivamente se realizó el trabajo de modificación”**.

A continuación, y para un mejor entendimiento, se reproduce un diagrama comparativo que permite evidenciar lo manifestado:

AITA-ACCIC / CNTSV		https://aita-accic.org.ar/ Informe de control de Modelo	RTO-CENT https://rto.cent.gov.ar/rto/Tipificación	Revisión Técnica Obligatoria Certificado Rev. Técnica - Mercosur CRT - RTO	AITA - Transporte https://aitatransporte.com.ar/ Control de estado de Modelo
Item / Campo					
Datos de la Unidad					
1	Dominio	x	x	x	x
2	Marca	x	x	x	x
3	Modelo	x	x	x	x
4	Año	x	x	x	x
5	Categoría	x	x	x	x
8	Nº de Chasis	x	x	x	x
41	Nº de motor	x	x	x	x
6	LCM/CHAS	x	x	x	x
6	d Limite Técnico	x	x	x	x
6	e Potencia	x	x	x	x
6	j Emisiones	x	x	x	x
6	g Gestión Electrónica	x	x	x	x
6	h Protecciones Laterales	x	x	x	x
6	Luces Led	x	x	x	x
12	Titular Registral	x	x	x	x
13	Operador Ruta	x	x	x	x
14	Cuit Operador / DNI	x	x	x	x
Características Técnicas					
Vehículo	11	Tipo de Vehículo	x	x	x
	11 a	Tipo de Motorización	x	x	x
Cabina	7	c Tipo de Cabina	x	x	x
	7 d	Cantidad de Puertas	x	x	x
	41 a	Nº de Asientos	x	x	x
	41 c	Cristales Agregados	x	x	x
Izaje		Tipo de Izaje	x	x	x
		Marca del Izaje	x	x	x
		Modelo del Izaje	x	x	x
Carrocería/Caja de carga	7	a Tipo de Carrocería o Caja de Carga	x	x	x
	6 a	Marca	x	x	x
	6 b	Modelo	x	x	x
	6 c	Nº de plano	x	x	x
	7 a	CT de Bodega (m3)	x	x	x
Vinculación mecánica	11	b Altura de Vinculación	x	x	x
	11 c	Marca	x	x	x
	11 f	Modelo /N1 Chas	x	x	x
	11 d	Factor D & D/U	x	x	x
	11 e	Tipo y Diámetro	x	x	x
Ejes		Tipo de Tren	x	x	x
		Tracción	x	x	x
		Rodado/Susp 1º Eje	x	x	x
		Rodado/Susp 2º Eje	x	x	x
		Rodado/Susp 3º Eje	x	x	x
		Rodado/Susp 4º Eje	x	x	x
		Rodado/Susp 5º Eje	x	x	x
Combustible		Capacidad total (litros)	x	x	x
	30	Cantidad de tanques	x	x	x
Denominación y Destino	43	Denominación RNPA	x	x	x
	44	Destino de la Unidad	x	x	x
	45	Tráfico	x	x	x
Distribución de pesos y dimensiones					
Dimensiones máximas	15	a Largo	x	x	x
	15	b Longitud de Articulación	x	x	x
	16	Ancho	x	x	x
	18	Voladizo Trasero	x	x	x
	19	2º Eje	x	x	x
	20	3º Eje	x	x	x
	21	4º Eje	x	x	x
	21	a 5º Eje	x	x	x
Pesos	22	Centro de Carga	x	x	x
	23	Eje Directriz (Tn)	x	x	x
	24	Total Sin Carga (Tn)	x	x	x
	26	Peso Bruto Total (PBT)	x	x	x
	27	Peso Maximo Combinado	x	x	x
	27	a CMT	x	x	x
	13	Tipo De Suspensión	x	x	x
	14	Sistema de Enganche	x	x	x
	15	Medidor de carga Referencial	x	x	x
	16	Dispone de ABS	x	x	x
	17	Dispone de Freno Motor / Auxiliar	x	x	x
	18	Dispone de EBS	x	x	x
	19	Dispone de ESC	x	x	x
	20	Dispone de RSS	x	x	x
	20	bis Dispone de ACC	x	x	x
	21	Dispone de Paragolpes de Seguridad (IRAM 10260)	x	x	x
	22	Dispone de Protección Lateral	x	x	x
	23	Dispone de Guardabarros y Faldones	x	x	x
	24	Dispone de Spring Chamber	x	x	x
	25	Dispone de Operación manual del freno de Estacionamiento	x	x	x
	26	Dispone de Neumáticos Radiales	x	x	x
	28	Dispone de Luces de giro amplio antiniebla retroceso con alarma	x	x	x
	20	Altura	x	x	x
	26	Cantidad de Ejes	x	x	x
	30	Capacidad (de carga) Tn	x	x	x
	33	Combustible	x	x	x
	39	Clase de Carga	x	x	x
		Tacógrafo Registrador de Operaciones	x	x	x
	42	Tacografo - Marca	x	x	x
	43	Tacografo - Número	x	x	x
		FOTOS /F-L-Persp.	x	x	x
		Tipo de Vinculación	x	x	x
		Ancho de Trocha	x	x	x
		Altura	x	x	x
		Peso del 1º eje	x	x	x
		Peso del 2º eje	x	x	x
		Peso del 3º eje	x	x	x
		Peso del 4º eje	x	x	x
		Peso del 5º eje	x	x	x

Ahora bien, más recientemente, en fecha 13 de julio de 2021 se celebró un Acta Acuerdo entre la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, LA SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, AITA y las entidades CATAC, FETRA, CATRAI y FADEEAC, en la cual se acordó, entre otros puntos, actualizar la Disposición N° 25/09 y dar cumplimiento al listado de Certificaciones “a modo de ejemplo” (entiéndase a modo enunciativo y no taxativo) que acompañó en adjunto la celebración del Acta, con origen en dicha norma.

En particular, el representante de AITA hizo hincapié en dicha oportunidad en la importancia de dar cumplimiento a los trámites de certificación contenidos en el mentado ANEXO, como consecuencia de “haber relevado y auditado”, a través del RCM (Registro de Configuración de Modelo creado por la Gerencia de Fiscalización de Transporte Automotor (GFTA) de la CNRT, 4.000 unidades auditadas “en estado crítico”, conforme surge de sus manifestaciones asentadas en el Acta.

Referido a este punto, CATAC solicitó, en dicha oportunidad, que **no se exija el Certificado de Fabricación** a los vehículos modificados posteriores a 2018, con fundamento en la insuficiencia de talleres de modificación habilitados disponibles, proponiendo para estos casos que se resuelvan en idénticas condiciones que con anterioridad al 2018, en el cual **solamente se les solicitaba un Informe de Configuración de Modelo ICM emitido por un ingeniero certificador**, todo ello, con el fin de evitar duplicar la tramitación y los costos.

Es decir, que la celebración de dicho Acuerdo ha implicado obviar el paso de la Registración de la Modificación de LCM que efectúa el Taller Habilitado para Modificación de Vehículos, saneándose la situación directamente con el ICM, lo que, **desde el punto de vista de la celeridad y simplificación de trámites resulta altamente auspicioso, restando preguntarse si, con idéntico tenor, se encuentran garantizadas las condiciones de responsabilidad profesional sobre la seguridad vial esgrimidas por el representante de AITA (recordemos que es un trámite virtual).**

Por eso, en este punto es importante conocer dos aspectos:

1.-Las medidas para la prevención de la seguridad vial que se han tomado respecto de las empresas y/o los vehículos que componen las 4.000 unidades mencionadas objeto de las Revisiones técnicas aleatorias.

2.-Si la solución solamente ha consistido en otorgarles un ICM, sería importante conocer qué porcentaje de esas 4.000 unidades ha reprobado el trámite.

Y en este último cuestionamiento es que esta FEDERACIÓN plantea sus dudas respecto de qué parámetros objetivos se vale el Organismo Fiscalizador para medir ese índice de siniestralidad atentatorio de la seguridad vial que parecería haber sido el fundamento coyuntural de lo establecido en la Disposición N° 25/09 con la figura del Ingeniero Certificador.

Tanto la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como la Subgerencia de Seguridad Vial de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, se ocupan de relevar los índices accidentológicos del transporte automotor de cargas, por lo que resultarían los organismos idóneos para clarificar mediante un macheo de registro de accidentes viales con el listado de las 4.000 unidades en estado crítico y determinar en forma fehaciente el porcentaje de coincidencia.

Cabe entonces inducir, por lo tanto, que la tarea del Certificador resultaría superadora de toda estructura orgánico funcional preexistente, por cuanto amerita obviarla en ciertos casos o, en otros,

con un criterio opuesto, duplicarla o triplicarla, porque la del certificador parecería no poder faltar en ningún caso.

Sin apelar a un mero criterio recaudatorio, no parecería, a todas luces, suficiente basar dichas justificaciones en la responsabilidad que asume, toda vez que, por una parte, el alcance de toda norma administrativa se agota en las competencias que detenta el funcionario firmante, por lo que las únicas responsabilidades que puede establecer, tipificar, graduar y cuantificar esa norma u otra la cual remita son las responsabilidades administrativas. Las de tipo civil o penal quedan por fuera del alcance de regulación de la norma administrativa y serán las comunes a toda obligación establecida en los Códigos de Fondo.

En este contexto, el ingeniero certificador no podría ser en modo alguno el único sujeto con capacidad para asumir responsabilidad por las condiciones de funcionamiento y seguridad vial del vehículo **ni asumir algunas extraordinarias de tipo penal o civil que otro no tenga, ya que, la responsabilidad intrínseca y prioritaria es la que asume el propio profesional habilitado "realizador" del trabajo de modificación, como autor material de la acción.**

A mayor abundamiento, cabe resaltar que lo realizado al momento de la revisión técnica obligatoria, es una verificación, sin que exista certificación alguna de lo realizado por el director técnico del taller de revisión sobre las modificaciones realizadas, o mejor dicho solo certifica que están realizadas, pero no altera en nada el proceso de verificación.

Finalmente, y a los fines de arrojar claridad sobre todo lo expuesto se detallan las estructuras orgánico funcionales preexistentes a la Disposición N° 25/09 con sus respectivas competencias, a los efectos de que la exposición detallada del marco legal arroje *per se* de manera contundente las respuestas necesarias a estos interrogantes:

2.-CONTEXTO LEGAL.

Tal como se expresó inicialmente, el control que garantiza el marco regulatorio del transporte automotor de cargas a nivel nacional establece una estructura de Talleres Habilitados para la fiscalización de las condiciones técnicas y de funcionamiento de los camiones, dispuesto de la siguiente manera:

TALLERES DE RTO (Competencia CNRT)

A.-DECRETO 779/95 (Art. 34 Talleres de Revisión Técnica, ANEXO I, Capítulo II Parque Usado) y ANEXO J, K y T. Esta norma establece los siguientes parámetros:

1. CNRT, auditora y autoridad de aplicación (administradora del Registro) del Sistema de Talleres RTO.
2. REVISION TECNICA OBLIGATORIA (RTO) para vehículos categorías L, M, N y O y/o Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) cada 24 meses para camiones de entre 3 a 7 años y cada 12 meses si tienen más antigüedad y unidades 0 km con plazo de gracia de TREINTA Y SEIS (36) meses a partir de su fecha de patentamiento.
3. Ante un siniestro, inspección que revalide el Certificado de Revisión Técnica (CRT) y eventualmente, ante deterioro en elementos de seguridad, el CRT perderá su vigencia y el vehículo requerirá de una nueva RTO.

4. **La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) bajo la "Dirección Técnica" de un responsable que deberá ser Ingeniero Matriculado con incumbencias específicas en la materia. El Director Técnico del Taller no podrá ocupar ningún cargo en otro taller habilitado a los mismos fines en un mismo horario. Siempre que el taller de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) se encuentre abierto deberá estar presente un Director Técnico del mismo.**
5. Obligación del ingeniero certificador de estar presente al momento de la RTO, de lo contrario podrá disponerse el cierre del taller (ante CRT sin RTO o CRT firmados en blanco, etc.)
6. **El Director Técnico tendrá la obligación de emitir y rubricar el Certificado de Revisión Técnica (CRT).**
7. Los talleres habilitados tenderán como **actividad exclusiva la realización de Revisión Técnica Obligatoria (RTO).**
8. Tipificación para cumplimiento de la verificación de la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) en unidades nuevas CERO KILOMETRO (0 km), antes de ingresar al Servicio de Transporte de Pasajeros y Carga de Jurisdicción Nacional y para la totalidad del parque usado. Consiste en un informe de un certificador habilitado por la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, en el que consta la correspondencia de cada unidad con el prototipo aprobado con la respectiva LCM y registrarse en el Certificado de RTO.
9. Sistema de Registro de Revisiones, firmado por el **responsable del taller y por el Director Técnico.**

TALLERES DE REPARACIÓN Y MODIFICACIÓN (Competencia CNTySV)

B.-DECRETO 779/95 (Art. 35 Talleres de Reparación, del ANEXO I, Capítulo II Parque Usado) y ANEXO K. Esta normativa establece los siguientes parámetros:

1. La CNTySV como autoridad de aplicación y fiscalización a través de AITA.
2. Nómina de conjuntos o subconjuntos de autopartes de seguridad y piezas comprendidas dentro de cada especialidad, y manuales de procedimiento de reparación aprobados por CNTySV.
3. **Quienes no posean título Técnico o Profesional** en la especialidad, para ser Director Técnico responsable de los Talleres de Reparación, deberán obtener el Certificado que lo habilite en la especialidad de acuerdo a los requerimientos exigidos por los organismos competentes **en calidad de idóneo**. En la práctica este examen y certificado de aprobación debería hacerlo AITA. Se usaría en los casos de talleres que sean solo de reparación. **Actualmente, casi podría aseverarse que el Registro está cerrado, hay muy pocos porque su habilitación es muy burocrática. Además, cuando se trata de talleres de reparación si modifican LCM, se requiere ingeniero certificador.**
4. Los Directores Técnicos de los Talleres CLASE 1, 2 y 3 (MOTOCICLETAS, AUTOMOTORES Y REMOLQUES), deberán ser **profesionales universitarios** a cargo con título habilitante con incumbencia en la materia para realizar modificación de chasis, retiro o agregado de conjuntos, modificación de carrocerías, modificación de

los Sistemas de Seguridad siguientes: Sistema de Frenos, Sistema de Dirección, Sistema de Suspensión, Sistema de Transmisión y modificación de Motores o Repotenciación.

5. **Un mismo taller podrá tener más de un Director Técnico de la misma o de distintas especialidades para las cuales se lo ha habilitado.**
6. Responsabilidad civil y penal del Director Técnico de un taller o servicio por deficiencias en las reparaciones, montajes o recambios con piezas no autorizadas ni certificadas, o utilización de materiales no normalizados, sean causa de accidentes de tránsito.
7. Sistema de registro de reparaciones. Un comprobante del registro debe ser entregado al usuario y su copia será archivada por el taller. El sistema de registro de reparaciones puede estar incluido junto al de facturación.

C.-Disposición SSTA 25/2009

1. Crea el Registro Nacional de Talleres de Modificación y Reparación de Vehículos de Pasajeros y Cargas de Jurisdicción Nacional y el Reglamento para la habilitación y control de los talleres de reparación y modificación de vehículos de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional.
2. La habilitación de los talleres está a cargo de la COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL (CNTySV), contando con la colaboración de AITA, la cual realiza dicha tarea.
3. El ANEXO I de esta Disposición establece en su ARTICULO 1º.- La CERTIFICACION TECNICA DE LA MODIFICACION Y REPARACION comprenderá modificaciones, certificación de las reparaciones y registro de estado del chasis, partes mecánicas, carrocería e instalaciones en general que afecten la seguridad activa y pasiva del vehículo, componentes nuevos o de reposición que requieran un ajuste de montaje para su utilización. **El titular del vehículo presentará este documento al momento de la revisión técnica periódica, obligatoriamente.**
4. El Certificado de Revisión Técnica (CRT) deberá contener toda modificación habilitada y último estado de reparación, para ser presentado ante las autoridades de fiscalización y control en la vía pública.
5. **Los titulares de los vehículos de pasajeros y carga deberán presentar los certificados de reparación o modificación al momento de renovar la revisión técnica obligatoria. Los talleres de RTO deberán requerir al titular de la unidad la documentación respaldatoria de toda modificación y/o reparación detectada previamente a la emisión del certificado.**
6. **La vigencia del control de configuración de los vehículos de pasajeros y carga de la Jurisdicción Nacional será la que surja de la habilitación otorgada por los talleres de Modificación y Reparación motivo del presente Reglamento.**
7. Las empresas fabricantes e importadoras de ejes agregados motrices y arrastrados a los chasis de vehículos destinados al transporte de pasajeros y carga de jurisdicción nacional, que implique o no modificación de la distancia entre ejes, cambio de

- suspensión o de componentes de suspensión, deberán contar con la **homologación del modelo de modificación**.
8. Cada unidad modificada en cualquiera de los aspectos mencionados se habilitará con un certificado emitido por la CNTySV.
 9. El **profesional certificante debe poseer título habilitante** con incumbencia en la materia, con matrícula vigente en la Jurisdicción Nacional y hallarse inscripto en el Registro de Profesionales de la CNTySV.
 10. A los fines de acreditar el cumplimiento de los requisitos de seguridad activa y pasiva respecto de una modificación del estado original del modelo con o sin Licencia de Configuración de Modelo (LCM), deberán realizar ante el INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA INDUSTRIAL (INTI) dependiente de la SECRETARIA DE INDUSTRIA del MINISTERIO DE INDUSTRIA Y TURISMO o ante un laboratorio certificado reconocidos por la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, las pruebas o ensayos correspondientes.
 11. El certificador debe estar inscripto en la CNTySV, de acuerdo a lo establecido por la Resolución Nº 553 de fecha 17 de julio de 2006 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE.
 12. Reparación y cambio de componentes de Seguridad. El taller podrá ser modificador y reparador o sólo reparador, en este último caso, deberá emitir su "Registro de Reparación" indicando la tarea realizada con los números de piezas originales o en su defecto los números de chasis alternativos.
 13. Este comprobante de Registro debe estar firmado por su Representante Técnico registrado. El firmante sólo tendrá como requisito que el documento se incorpore a la Página Web de la CNTySV para el uso del Sistema Nacional de Revisión Técnica.
 14. Este Registro deberá ser consultado por todos los talleres de revisión técnica para incorporarlo como comprobante de una reparación indicada.
 15. Los talleres de Modificación y Reparación de vehículos de transporte de Jurisdicción Nacional, en aspectos que hacen a la seguridad y emisión de contaminantes, serán habilitados por la CNTySV, con la colaboración de la ASOCIACION DE INGENIEROS Y TECNICOS DEL AUTOMOTOR (AITA).
 16. Cada taller debe tener un Director Técnico responsable civil y penalmente de las tareas, una base de datos de los vehículos y arreglos realizados, en la que se dejará constancia de los que sean retirados sin su terminación. Los directores técnicos de los talleres de modificación, creados por el Artículo 35, Punto 7a, del Decreto Nº 779/95, deberán poseer título habilitante con incumbencias y matrícula del Consejo Profesional de la Jurisdicción Nacional. Además, será necesario demostrar mediante antecedentes certificados un grado de capacitación o aptitud para realizar la tarea.
 17. **Un mismo Director Técnico podrá serlo de varios talleres.**
 18. El punto 6.3.1. menciona el revisado por agregado de ejes en vehículos con Licencia de Configuración de Modelo desde el año 2001 hasta la fecha de vigencia de la presente, de aquellas ejecuciones que fueran modificadas y emitir la correspondiente certificación de la habilitación del cambio.

19. Los fabricantes que además sean titulares de una homologación deberán inscribirse haciendo constar el número de Registro de Fabricante de componentes, piezas y otros elementos destinados a repuestos de los vehículos, acoplados y semiacoplados, de la DIRECCION NACIONAL DE INDUSTRIA dependiente de la SECRETARIA DE INDUSTRIA. En los casos de ser sólo instalador, podrá hacerlo directamente en la CNTySV.
20. El fabricante o instalador de agregados o constructor de modificaciones o reparador de sistemas de seguridad, o en su defecto el titular de la unidad modificada o reparada, deberá obtener el certificado de habilitación con su nuevo estado para entregar ante el taller de revisión técnica, organismos públicos o autoridades de aplicación.

D.-RESOLUCIÓN Nº 29/16. CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERÍA MECÁNICA Y ELECTRICISTA

Se crea el Registro de profesionales universitarios que actúan como Directores Técnicos de los Talleres de revisión, modificación y reparación de vehículos de pasajeros y carga de Jurisdicción Nacional, en las siguientes funciones:

- a) Director Técnico de Fábrica de Carrocería
- b) Director Técnico de Taller de Modificación (incluye taller de GNC)
- c) Director Técnico de Revisión Técnica
- d) Director Técnico de Taller Reparador

E.- DISPOSICIÓN SSTA Nº 58/18

1. Esta Disposición aprobó el Instructivo para la realización de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) en forma inicial para tipificar las unidades escalables, por parte de los talleres de revisión técnica habilitados y/o terminales automotrices y/o fabricantes de unidades tractoras y/o arrastradas, la que concluye con el otorgamiento de un CERTIFICADO.
2. Asimismo, aprobó el Instructivo para la emisión del CERTIFICADO DE SEGURIDAD VEHICULAR de unidades de las categorías técnicas M2, M3, N2, N3, O2, O3 y O4, y el Instructivo para la emisión simplificada del CERTIFICADO DE SEGURIDAD VEHICULAR, de carácter opcional, para las unidades especiales de la categoría técnica O4.
3. El ANEXO I estableció en el Artículo 2) que la certificación técnica y categorización será realizada por única vez y sólo para unidades de las categorías "A", "B", "C", "D" y "E" y podrá ser emitida por:
4. El Fabricante o Importador del Camión o Tractor cuando éste sea 0 km. el Fabricante o Importador de Acoplado, Semirremolque y/o Carretones cuando éste sea 0 km., el Fabricante de Acoplados, Semirremolques y/o Carretones, cuando éste realice la totalidad de los trabajos y adecuaciones que requiere un equipo usado para satisfacer las condiciones reglamentarias de los equipos "escalados". Estas empresas integran el Registro de talleres de Modificación y Reparación, habilitados para realizar estos trabajos, según lo dispuesto por la Disposición Nº 25/09.

5. Los talleres de Modificación y Reparación (Disposición SSTA N° 25/09) están habilitados a la instalación de ejes, siempre que éstos realicen la totalidad de los trabajos y adecuaciones que requiere el equipo usado para satisfacer las condiciones reglamentarias de las unidades "escaladas".
6. Los Talleres de Revisión Técnica Obligatoria de jurisdicción nacional, para aquellos equipos usados donde el transportista realizó los trabajos y adecuaciones para "escalar" un equipo en diferentes talleres.
7. El Artículo 3) dispone que dicha certificación requerirá completar un Certificado, y el Artículo 5) establece que cuando el profesional interviniente verifique agregados de ejes, modificaciones en las dimensiones de los chasis o colocación de sistemas ABS, **deberá cotejar que tales trabajos fueron realizados por un taller de reparación y modificación habilitado (Disposición SSTA N° 25/2009).**
8. Por su parte, el 6) establece que será responsabilidad del taller modificador la de verificar que el chasis de la unidad motriz o remolcada está en grado de admitir la capacidad adicional.
9. En todos los casos y previo a ser liberadas para la circulación el equipo "escalado" donde se haya modificado la cisterna, deberá contar con un "Certificado de Aptitud Técnica del Tanque", expedido por un organismo certificador acreditado donde conste el cumplimiento, de las normativas vigentes (Disposición S.E. N° 76/1997/ ADR / DOT/ IRAM 2670 / otras).
10. **El Director Técnico del Taller de Revisión Técnica o el Ingeniero Certificador deberá adjuntar el correspondiente certificado de modificación y verificar en el sistema de la CENT que dicha incorporación fue realizada por un instalador autorizado, en su defecto la unidad no podrá calificar para una nueva prestación, ni tampoco efectuar la revisión técnica, hasta regularizar la transformación ejecutada.**

El Artículo 9) finalmente establece que el Certificado se efectuará en TRES (3) copias con firma en original del profesional y logo de la empresa interviniente y el Artículo 12) **que La SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR establecerá, en forma opcional, un certificado de tipificación de "equipo completo", el que contendrá las características del conjunto "unidad motriz" + "unidad remolcada", entre otros datos.**

F.-DISPOSICIÓN SSTA N°157/2019

Crea un cuerpo de auditores afectados exclusivamente al control de la red de Talleres de Reparación y Modificación de Vehículos de Transporte de Pasajeros y Cargas, debidamente formados y con los recursos necesarios para llevar a cabo esta importante función, dependiente de la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL.

G.- RESOLUCIÓN MTR N° 182/2020

Pone encabeza de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE la administración general del **sistema de talleres de revisión técnica obligatoria (RTO)**, contando para ello con la colaboración y asistencia técnica de la CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DEL TRANSPORTE (C.E.N.T.), coordinada por representantes de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT).

3.-CONCLUSIONES

La contundencia de lo establecido en el articulado legal vigente amerita un análisis prioritario orientado a:

- 1.-La Suspensión temporal del Informe de Certificación de Modelo emitido por los ingenieros Certificadores de AITA.
- 2.-La Constitución de una mesa de trabajo interdisciplinaria con las Autoridades competentes y representantes de las diferentes Entidades del Sector con el objeto de acordar un adecuado proceso unificado de verificación de Estado de vehículos (en unidades usadas/adaptadas/escaladas) estableciendo un arancel único.
- 3.-No aplicación de estas certificaciones en caso de unidades 0Km, en coalición con las competencias originarias que detenta la SECRETARÍA DE INDUSTRIA.
- 4.- En concordancia con el punto 2), asegurar el cumplimiento de las competencias originarias asignadas por el Artículo 35 del Decreto N° 779/95 a los realizadores de las modificaciones en las LCM y analizar la superposición de facultades otorgadas a la figura del Ingeniero Certificador, junto a su ámbito de actuación.

La relevancia del aporte económico que realiza el segmento de transporte pesado es mayúscula. Su consumo ha representado, en los últimos 10 años, el 52% de la demanda total de Gasoil, con implicancias positivas desde el punto de vista fiscal, aportes monetarios a fiduciarios y fondos específicos, y con los alcances que ello implica para todo el desarrollo del país. De acuerdo al sistema de cuentas nacionales, el valor agregado bruto del sector transporte generó \$ 535 mil millones en 2018, lo que representó un 4,3% del total nacional. Como uno de los mayores aportantes al SISTEMA de cuentas SIT la actividad de transporte hoy está desregulada, sin subsidios, con una alta demanda obras de infraestructura, equipos y combustibles, contando y pese a todo, con una particular capacidad dinamizadora de la economía.

Mientras otros modos son sostenidos estatalmente con costosas obras para reactivar, nuestro servicio avanza con esfuerzo y convicción de los operadores privados. Es importante que se comprenda que el transporte automotor de cargas es la herramienta para el desarrollo económico nacional y para eso necesitamos su apoyo, señor Director A la fecha, aun existiendo dos cuentas de afectación específica tales como el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU) y el REFOP, el Sector no recibe actualmente ninguna compensación que resulte compatible con los aportes que este Segmento Productivo ha efectuado históricamente y los que continúa efectuando.

El SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (SIT), aplicado al mencionado FIDEICOMISO integrado por la denominada Tasa sobre el Gasoil, ha representado en los últimos 10 años un aporte (en promedio) de unos USD 650 millones cada año.

Ahora bien, mientras se verifica que **el transporte coadyuva a la sostenibilidad de las inversiones y desarrollo de políticas, paralelamente su flota de vehículos se añeja y es sobrecargada de trámites superfluos, sobrecostos y demoras burocráticas.**

Por último, exigimos de manera URGENTE una política pública ágil, amigable, competitiva que impulse su mejoramiento, acorde a los estándares internacionales, que hoy en día se requieren a nivel mundial. Y exigimos, fundamentalmente, que no se entorpezca la dinámica con aparentes razones relativas a la seguridad vial **cuando la totalidad de la infraestructura preexistente de los talleres está diseñada para eso, y mal podría ser suplida por un trámite virtual.** Trabajamos con camiones, como Usted bien sabe, cuando todo el país se

paralizó por la Pandemia nuestros choferes salieron a las rutas. La insuficiencia de un Plan de Obras Viales adecuado a la matriz de carga real, no puede justificarse en el reiterado concepto de seguridad vial, del cual no renegamos, pero exigimos que sea acompañado de datos ciertos y medibles, y no sea utilizado livianamente como comodín para justificar cada restricción y cada impedimento burocrático. Necesitamos de realidades palpables. El Estado y los privados debemos potenciar juntos nuestras capacidades, aliviando sobre exigencias burocráticas innecesarias.

Quedamos a la espera de que nuestro trabajo coordinado despeje los obstáculos que nos imposibilitan crecer como una sociedad moderna, sana y justa.

Aguardando una pronta respuesta, saludamos a Usted muy atte.



GUILLERMO D. WERNER
Secretario General



ROBERTO A. GUARNIERI
Presidente