

III JORNADAS NACIONALES DE
ACTUALIZACION TECNICA PARA LA INDUSTRIA
DEL TRANSPORTE Y AFINES

***PAUTAS PARA REALIZAR LA LCM DE
VEHICULO DE CARGA,
REQUERIMIENTOS, BREVE RESEÑA
MUNDIAL Y SITUACIÓN EN ARGENTINA***

Ing. Alfredo Del Sar



Se habló de la homologación vehicular, quién homologa, los sistemas de homologación vehicular existentes en el mundo, que sistema adoptó Argentina y temas afines.

Al respecto:

Los estados, que velan por la seguridad de sus habitantes, son los que Homologan frente a reglamentos que comprenden normas de mínimo cumplimiento.

Los reglamentos para la industria automotriz se elaboran dentro del WP29 (Work Party Group, 29 es el de Automotriz)) de las NNUU, dónde Argentina participa como oyente.

En la medida que un sistema de seguridad se pueda medir y que exista interés de ese sector que lo fabrique, es que se van proponiendo los distintos reglamentos.

A su vez los reglamentos se van actualizando (Revisiones) debido a los cambios tecnológicos que van sucediendo.

Sistema de Autocertificación:

Es el sistema de USA una simple DDJJ emitida por el fabricante y el vehículo queda apto para la circulación en la vía pública, ahora bien el estado toma muestras de un concesionaria, frente a escribano, lo ensaya y si no cumple va contra la fábrica.

Desde ya que las fábricas realizan sus ensayos.

Acá por los estamentos jurídicos del país, el estado no es co-responsable de ahí la DDJJ.

Brasil, dónde hay una alta presencia de General Motors, adoptó éste sistema.

Sistema de Homologación de Tipo:

Es el sistema Europeo, la fábrica ensaya los prototipos en laboratorios reconocidos y dichos ensayos son refrendados por los certificadores reconocidos del WP29.

Acá por los estamentos jurídicos del país, el estado es co-responsable, de ahí que se respalde en los certificadores.

Sistema Mixto:

El mundo de la homologación vehicular apunta a éste sistema, dónde para algunos ítems de seguridad se acepten las DDJJ y para otros ítems la certificación de tipo.

Qué es lo que se homologa:

Se homologa el vehículo completo en cuánto cumple con los requisitos de seguridad activa, pasiva y de emisiones contaminantes gaseosas, sonoras y corrientes electromagnéticas, dependiendo de la categoría de vehículo a homologar.

Entiéndase cómo seguridad activa y pasiva, al instante del accidente, dónde actúan todos los sistemas instalados en el vehículo, para proteger a los ocupantes del vehículo, antes, durante y después del accidente.

Ejemplo: frenos, iluminación, cinturones, airbags, enganches, etc.

Nos metemos en Argentina, qué sistema adoptó:

Podemos decir que por su estamento jurídico, parecido al anglosajón, adoptó la homologación de tipo faltándole a la fecha para los ensayos locales, la figura del certificador.

En Argentina, la homologación vehicular se denomina y compone de Licencia de Conformidad de Modelo (LCM) y Licencia de Configuración Ambiental (LCA).

Todo vehículo 0km que circule por la vía pública, para poder ser patentado, debe contar con la correspondiente LCM y LCA, si fuera el caso.

Respecto a las categorías de vehículos, mencionamos a la L (motocicletas), M (vehículos para pasajeros), N (camionetas y camiones) y O (acoplados y semiacoplados).

Cada categoría tiene sus requisitos de homologación, se pueden interiorizar en el Anexo B del Decreto N° 32/2018, sustitutivo del Decreto N° 779/95, reglamentarios de la Ley de Tránsito N° 24.449/1995.

Mencionamos que la homologación vehicular la implementan los estados para velar por la seguridad de los habitantes y a su vez actúa como una barrera técnica de lujo, ya que es una barrera técnica. Como ejemplo, a un BMW, por citar un caso, le llevó 25 años, que deje de ser ensayado en cada país de la CE para poder ingresar en los 15 estados parte, ensayando en un solo país.

Hablamos del número VIN mal llamado número de chasis, se compone de 17 dígitos, los 3 primeros dígitos son el WMI código internacional del fabricante (Argentina tiene asignado el número 8, Brasil 9, etc. Del 4° al 11° se representa la sección descriptiva del vehículo, ejemplo dígito 4° Motorización, 5° Caja de velocidades, etc., siendo el dígito 10° el Año de fabricación y el 11° la planta de ensamble. Finalmente del 12° al 17° tenemos el VIS, que es el número de serie, éste si es el chasis. Para el caso de producciones de menos de 500 unidades año, los dígitos 13°, 14° y 15° son fijos y corresponden a un único fabricante, junto con el WMI.

El VIN se rige por la ISO 3779 y lo otorga SAE Internacional.

Para la circulación del vehículo usado se exige la Revisión Técnica Obligatoria (RTO).

Finalmente podemos decir que la LCM ha sido y es una red de ballenas para que no ingresen o se fabriquen vehículos inseguros y que la RTO sería una red de mojarritas que pretende contar con un parque seguro de circulación de vehículos usados.

Para el caso de la LCM la implementación ha sido exitosa, siendo todavía un tema la RTO, digamos, se le piden los novios de la abuela a un BMW 0KM y pasan por los peajes vehículos decrepitos, he aquí la importancia del poder de policía, etc...

Se debe reconocer que los controles en ruta vienen mejorando considerablemente.

Ahora nos metemos en la LCM de acoplados y semiacoplados:

Los vehículos corresponden a la categoría O que comprende a las siguientes subcategorías, a saber.

O1: de 0 hasta 750 Kg.

O2: desde 751 Kg hasta 3500 Kg.

O3: desde 3501 Kg hasta 10.000 Kg.

O4: desde 10.0001 Kg en adelante.

Se homologa por categoría y por configuración de ejes.

Para todos los caso se ensayan el sistema de frenos (al O1 no le es exigible), sistema de iluminación, sistema de enganche, neumáticos.

Se debe realizar una memoria de cálculo del chasis con su lanza por elementos finitos, agregándose únicamente para los volcadores, otra memoria demostrativa de los momentos de vuelco de la carga.

En las presentaciones vamos a incluir todas las carrocerías, abiertas y cerradas, que pretendamos fabricar, de manera de aprovechar la tramitación y no de estar presentado sucesivas LCM, economizando costos y tiempos.

Para el caso de O3 y O4 se deben agregar los ensayos de paragolpes y de la protecciób lateral (guardaciclista).

Una vez obtenida la LCM se da el alta a la fábrica en la DNRNPA y CP (Registro) para poder emitir los certificados de fabricación y patentar las unidades a comercializar.

Finalmente la empresa debe contar con la certificación ISO 9001 del sistema de producción, condición para poder presentar la LCM, de ésta manera la autoridad se asegura que todo lo que fabrique la empresa va a ser igual. Esta es una ventaja para el fabricante, ya que el particular que produce unidades de a uno y debe realizar ensayos y presentaciones por cada vehículo, no siéndole conveniente por lo que acude a comprarlo a un fabricante.

Desde ya DS CONSULTORA AUTOMOTRIZ, se encarga de la totalidad de las tareas aquí mencionadas.

Confeccionó: Ing. Alfredo José Del Sar

Empresa: DS CONSULTORA AUTOMOTRIZ

Website: dsca.com.ar

Email: info@dsca.com.ar

Cel.: 54 1123966216

Muchas Gracias

ingajds@gmail.com

Cel. 11 2396-6216 – C.A.B.A