

2025

MANUAL PARA ASPIRANTES A CONDUCIR TRANSPORTE DE PASAJEROS



Cuenta Microsoft



CENTRO EMISOR LICENCIAS DE CONDUCIR

V:1 VIG:06/2025

El Conductor de Transporte de Pasajeros.

El conductor profesional: es aquella persona que obtiene su licencia profesional en su lugar de residencia, esto es, en su municipio dentro de su jurisdicción.

El conductor competente es aquel que posee:

- 1- Una correcta capacidad perceptiva y atencional.
- 2- Una buena capacidad de evaluación situacional.
- 3- Una correcta y buena capacidad para tomar decisiones.
- 4- Una alta capacidad operativa. Ejecución.
- 5- Personalidad definida. Conocimientos sobre si mismo.
- 6- El debido descanso.

El rol del conductor profesional y su incidencia en la Seguridad Vial.

Introducción

En este módulo iniciaremos un recorrido para conocer la cultura vial de nuestro país. Analizaremos la problemática de la inseguridad vial que refleja los comportamientos riesgosos que tenemos naturalizados al circular como conductores, peatones y usuarios de transporte público.

Desde esta perspectiva sociocultural veremos las habilidades, derechos, obligaciones del conductor profesional, así como la calidad en el servicio en función de las necesidades de los usuarios. Además, reflexionaremos sobre los conceptos de espacio público, la relación entre la convivencia vial y la ciudadanía y la cultura vial como construcción social e histórica.

El rol del conductor profesional y su incidencia en la Seguridad Vial.

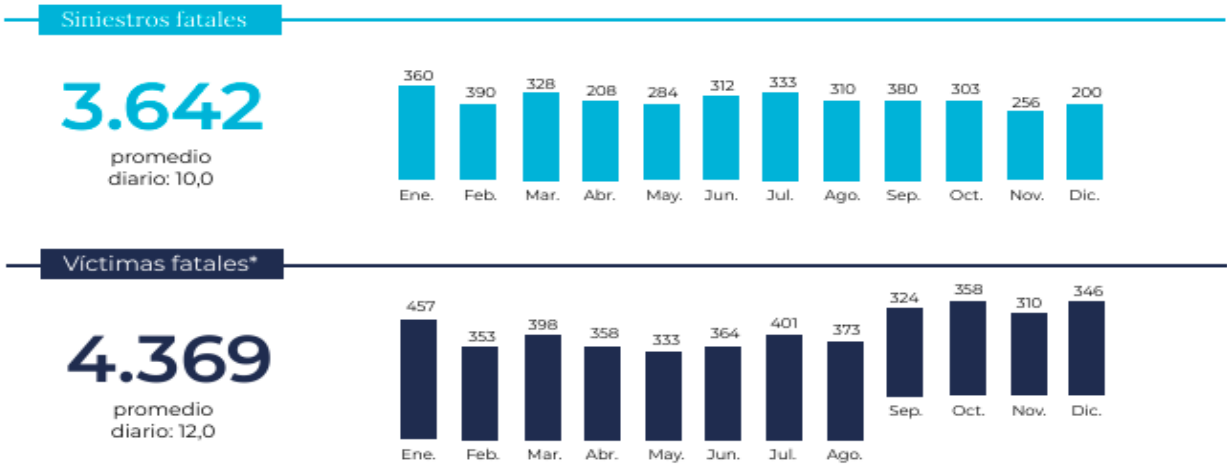
La seguridad vial: diagnóstico situacional.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), las muertes por siniestros viales constituyen una crisis mundial de proporciones epidémicas. Se estima que cada año cerca de 1,3 millones de personas mueren en el mundo por esta causa y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Esta problemática tiene mayor impacto en países de ingresos medios y bajos, como el nuestro. Latinoamérica es la segunda región con más personas fallecidas y lesionadas por siniestros viales después de África.

En Argentina, de acuerdo con los últimos informes elaborados por el Observatorio Vial Nacional de la ANSV, fallecieron 4369 personas en siniestros viales. Estos constituyen la principal causa de muerte de personas jóvenes entre 15 y 34 años. Por otra parte, el uso de elementos de seguridad en vehículos es el más bajo de Sudamérica.

Siniestros fatales y víctimas fatales según mes

Dato parciales y preliminares en valores absolutos | Año 2023



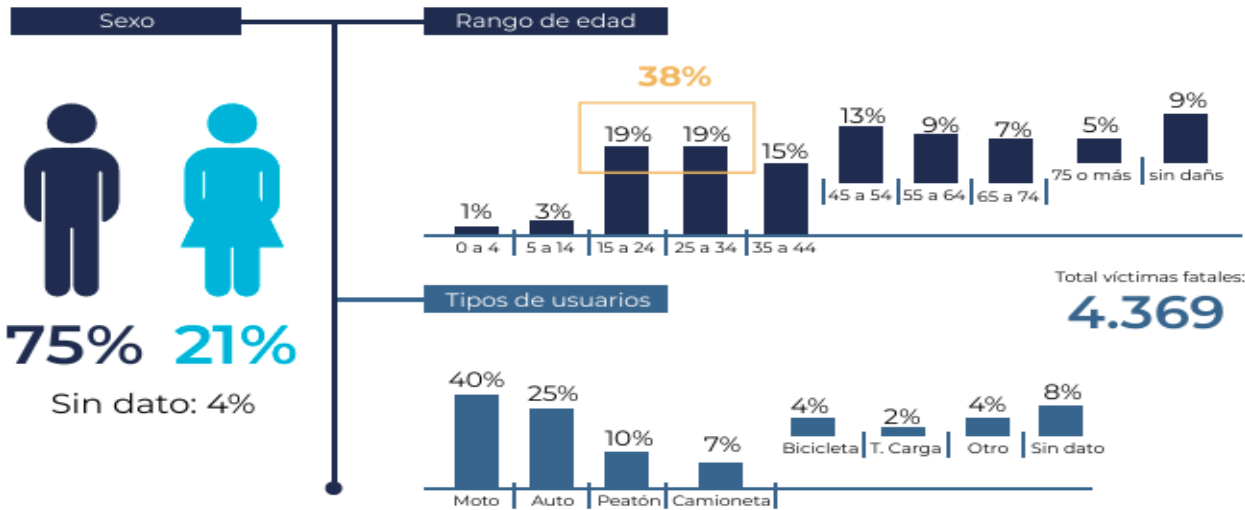
*Víctimas fatales a 30 días según la definición adoptada de víctimas fatales, con las siguientes particularidades:
• Las víctimas fatales de PBA y Mendoza tienen aplicado un factor de ajuste de 1.3 al reportar víctimas fatales en el lugar al momento de la realización de este informe.
• Las VF de CABA corresponden al periodo enero-septiembre.

Fuente: Elaborado por la Dirección de Estadística Vial (DNOV - ANSV) a partir de datos reportados por las jurisdicciones al 19/02/2024

Perfil de víctima fatal

Dato parciales y preliminares en porcentajes | Año 2023

Claro perfil de víctima fatal que se sostiene históricamente: **hombres, jóvenes entre 15 y 34 años de edad y usuarios de motos.**



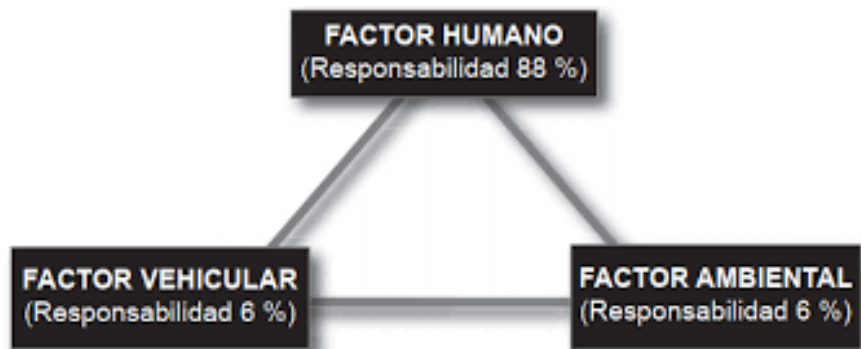
*Víctimas fatales a 30 días según la definición adoptada de víctimas fatales, con las siguientes particularidades:
• Las víctimas fatales de PBA y Mendoza tienen aplicado un factor de ajuste de 1.3 al reportar víctimas fatales en el lugar al momento de la realización de este informe.
• Las VF de CABA corresponden al periodo enero-septiembre.

Fuente: Elaborado por la Dirección de Estadística Vial (DNOV - ANSV) a partir de datos reportados por las jurisdicciones al 19/02/2024

Estos datos reflejan los múltiples factores que intervienen en la inseguridad vial, entre los cuales podemos identificar: el estado de la vía y su entorno, el vehículo, la gestión de la seguridad vial y principalmente el factor humano. El contexto influye en los comportamientos y conductas individuales, no son hechos accidentales sino producto de las decisiones y de la responsabilidad humana.

El rol del conductor profesional y su incidencia en la Seguridad Vial.

TRIOLOGIA DE LA SEGURIDAD VIAL. Responsabilidad de los factores.



Accidente o siniestro

Accidente o Siniestro Vial

¿Cual es la diferencia?



Accidente

- Remite a un hecho que ocurre por azar y/o casualidad, por circunstancias poco conocidas o una coincidencia de factores inesperados.
- Al llamar a los hechos viales como accidente se invisibiliza la responsabilidad humana sobre estos acontecimientos.

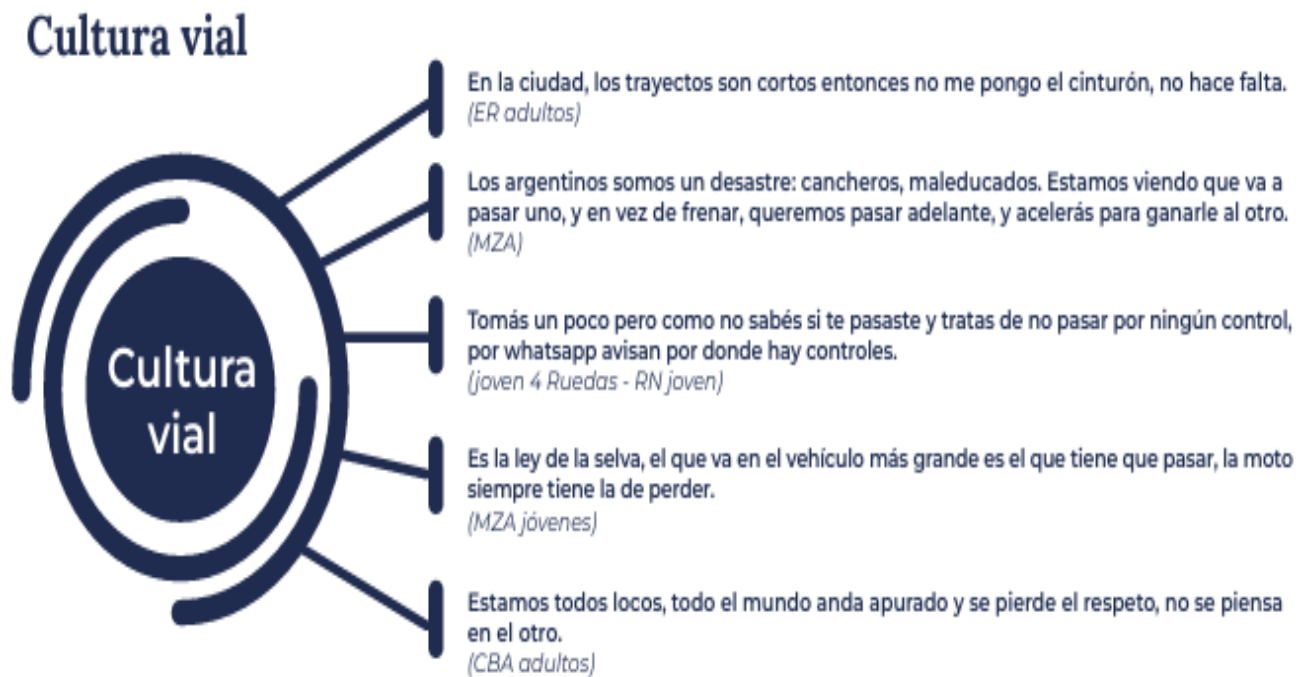


Incidente o Siniestro Vial

- Refiere a sucesos evitables producto de las decisiones, las conductas y los comportamientos humanos
- La conducción imprudente, sea bajo los efectos del alcohol o del cansancio, excediendo las velocidades máximas entre otras, son decisiones que implican riesgo para la propia vida, y la de terceros.



No es lo mismo hablar de accidente y/o siniestros. Los hechos viales son causados por conductas negligentes e irresponsables, que se pueden prevenir y evitar, si ejercemos una conducción segura.



Estos testimonios surgieron del Estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la Seguridad Vial⁴, elaborado por el Observatorio Vial Nacional de la ANSV. Podemos pensar que el incumplimiento de las normativas viales define y caracteriza nuestra forma de trasladarnos por el espacio público. Por ejemplo, todos conocemos las leyes de tránsito, sin embargo, cotidianamente tenemos comportamientos riesgosos: como exceder los límites de velocidad, utilizar el celular al transitar, no usar los elementos de seguridad en los vehículos o cruzar por la mitad de la calle. Entonces, ¿por qué lo hacemos?

No se debe a la falta de información, conocemos las leyes y los riesgos de cometer estas prácticas inseguras. Cuando hablamos de **cultura vial nos referimos a las creencias y costumbres que tenemos al trasladarnos** como conductores de vehículos, peatones o usuarios de transporte público. Las formas en que nos trasladamos **no son naturales**, son una construcción cultural producto de la historia, los territorios, las necesidades de cada comunidad; por eso, la cultura vial **puede ser modificada**.

Como conductores profesionales es necesario asumir un compromiso ético para transformar las conductas y actitudes viales en pos de una movilidad que priorice la convivencia, el cuidado, el respeto por la vida.

Espacio público

Es importante ampliar el concepto que tenemos de espacio público. La calle, la plaza, la vereda, la ruta, son lugares de uso común por los que circulamos en interacción con otras personas; donde se cruzan nuestros derechos y obligaciones, lo individual y lo social.

La convivencia vial se trata de respetar acuerdos comunes entre todos los actores de la vía pública. Cumplir con las normas de tránsito posibilita una circulación ordenada, responsable, en pos del bienestar colectivo y del mejoramiento de nuestra calidad de vida.

El rol del conductor profesional y la calidad de servicio

Como profesionales del transporte es necesario tener presente las responsabilidades necesarias en función de la calidad de servicio que se presta, entre ellas podemos identificar:

- Ser respetuoso con los usuarios.
- Estar en óptimas condiciones psicofísicas para conducir.
- Verificar que el vehículo cumpla con las condiciones de seguridad de acuerdo con los requisitos legales.
- Respetar las normas de seguridad vial.

Marco normativo para una movilidad segura

Introducción

En este segundo módulo veremos las leyes que rigen los modos de circulación por el espacio público. Argentina es un país republicano y federal; por lo tanto, cada provincia tiene su propia legislación en materia de tránsito.

Además, reflexionaremos sobre las prácticas de conducción segura basadas en medidas preventivas y precautorias garantizando una movilidad segura para los pasajeros y las demás personas que transitan por la vía.

Las actividades vinculadas con el tránsito de mercaderías y la movilidad de las personas requieren de una necesaria intervención estatal, a través de la ley, para regular los modos en que debemos circular y garantizar que sea de manera segura y responsable.

En nuestro país la forma de gobierno es representativa, republicana y federal. Así lo establece la Constitución Nacional, en su artículo 121 afirma que “las provincias conservan todo el poder no delegado por esta Constitución al Gobierno Federal, y el que expresamente se hayan reservado por pactos especiales al tiempo de su incorporación”. Esto quiere decir que tanto las provincias como los municipios tienen la potestad de legislar en materia de tránsito en sus territorios; o bien pueden adherir total o parcialmente a las leyes nacionales.



El Estado es el encargado de diseñar un sistema de tránsito y de circulación eficiente y seguro que mejore las condiciones mínimas de movilidad realizando tareas de prevención, educación, control y sanción para una convivencia responsable.

REGLAS PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE

ARTICULO 53. Exigencias comunes. Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, deben tener organizado el mismo de modo que:

a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante, la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte;

b) No deban utilizar unidades con mayor antigüedad que la siguiente, salvo que se ajusten a las limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad y otras que se les fije en el reglamento y en la revisión técnica periódica:

1. De diez (10) años para los desustancias peligrosas y pasajeros.
2. De veinte (20) años para los de carga.

La autoridad competente del transporte puede establecer términos menores en función de la calidad de servicio que requiera;

c) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta ley, excepto aquellos a que se refiere el artículo 56 en su inciso e), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

1. Ancho: dos metros con sesenta centímetros.
2. Alto: cuatro metros con diez centímetros para las unidades afectadas al transporte de pasajeros y cuatro metros con treinta centímetros para las unidades destinadas al transporte de cargas.
3. Largo:
 - 3.1. Camión simple: 13metros con20cm.
 - 3.2. Camión con acoplado: 20m.
 - 3.3. Camión ómnibus articulado: 18,60m.
 - 3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20m con 50cm.
 - 3.5. Unidad tractora con dos (2) semirremolques biarticulados (Bitrén):30mcon25cm.
 - 3.6. Ómnibus: 15m. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados.

d) Los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:

1. Por eje simple:

1.1. Con ruedas individuales: 6toneladas.

1.2. Con rodado doble: 10,5toneladas.

2. Por conjunto (tándem) doble de ejes:

2.1. Con ruedas individuales: 10toneladas.

2.2. Ambos con rodado doble: 18toneladas.

3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25,5toneladas;

4. En total para una formación normal de vehículos: 75toneladas; siempre que las configuraciones de vehículos estén debidamente reglamentadas.

5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: lo que resulte de su configuración de ejes, en configuraciones debidamente reglamentadas.

La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas, las dimensiones del tándem, las tolerancias, el uso de ruedas súper anchas, las excepciones y restricciones para los vehículos especiales de transporte de otros vehículos sobre sí.

e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea igual o superior al valor 4, 25CV/DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso, salvo las excepciones fundadas que por reglamentación se establezcan;

f) Obtengan la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo;

g) Los vehículos, excepto los de transporte urbano de carga y pasajeros, estén equipados a efectos del control, para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle el vehículo;

h) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar;

i) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan;

j) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro;

k) Cuenten con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo.

Queda expresamente prohibida en todo el territorio nacional la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia

de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes relativos al transporte automotor.

La circulación de los vehículos autorizados en el punto 3.5 del inciso c) del presente artículo se limitará a corredores viales definidos por la autoridad de aplicación, garantizando la seguridad vial de todos aquellos que transiten por ellos a través de medidas extra de seguridad y precaución. Cuando se verificase la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en los párrafos anteriores se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes en orden a la aplicación de las sanciones que correspondan.

El Poder Ejecutivo nacional dispondrá las medidas que resulten pertinentes a fin de coordinar el accionar de los organismos de seguridad de las distintas jurisdicciones a los efectos de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido.

Encomiéndose al Ministerio de Transporte la actualización periódica de los valores establecidos en el presente artículo, conforme las nuevas tecnologías y necesidades que se desarrollen en el futuro.

ARTICULO 54. TRANSPORTE PÚBLICO. En el servicio de transporte urbano regirán, además de las normas del artículo anterior, las siguientes reglas:

- a) El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas;
- b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada;
- c) Entre las 22 y 6 horas del día siguiente y durante tormenta o lluvia, el ascenso y descenso debe hacerse antes de la encrucijada que el pasajero requiera, aunque no coincida con parada establecida. De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida (embarazadas, discapacitadas, etc.), que además tendrán preferencia para el uso de asientos;
- d) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y junto a ella, de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha;
- e) Queda prohibido en los vehículos en circulación, fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos, o llevar sus puertas abiertas.

ARTICULO 55. TRANSPORTE DE ESCOLARES. En el transporte de escolares o menores de 14 años, debe extremarse la prudencia en la circulación y cuando su cantidad lo requiera serán acompañados por una persona mayor para su control. No llevarán más pasajeros que plazas y los mismos serán tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos.

Los vehículos tendrán en las condiciones que fije el reglamento sólo asientos fijos, elementos de seguridad y estructurales necesarios, distintivos y una adecuada salubridad e higiene.

Tendrán cinturones de seguridad combinados e inerciales, de uso obligatorio en todos los asientos del vehículo. (Párrafo sustituido por art. 1° de la Ley N° 25.857 B.O. 8/1/2004).

Los transportistas escolares, tendrán que adecuar sus vehículos en consecuencia con las disposiciones de la presente ley en un plazo no mayor de un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. (Párrafo incorporado por art. 2° de la Ley N° 25.857 B.O. 8/1/2004).

Reglas, responsabilidades y régimen de sanciones en el tránsito.

Como conductores profesionales existen **deberes y responsabilidades** que debemos conocer a la hora de transitar por el espacio público, entre ellos se menciona:

- Tener dominio sobre el vehículo y mantenerlo apropiadamente.
- Conocer y respetar las reglas de tránsito.
- Cumplir con la normativa de la empresa y mantener la calidad del servicio.

Cualquier incumplimiento de estos deberes generará responsabilidades ante un siniestro, en este caso es importante tener en cuenta ciertas precauciones:

En el primer módulo vimos que los siniestros viales son hechos evitables si se incorporan conductas de cuidado, responsables y seguras. Sin embargo, ante un posible incidente vial es necesario saber qué obligaciones tenemos:

Responsabilidad del conductor profesional

Conducir es una acción compleja que involucra al conductor y al vehículo, por eso es necesario estar atento en todo momento. Esto implica, entre otras cosas, conocer los diferentes elementos y dispositivos que hacen a la seguridad del vehículo. Así encontramos dos categorías: seguridad activa y seguridad pasiva. Cada una de ellas funciona en diferentes momentos de la conducción.

Seguridad activa

Se llama seguridad activa al conjunto de sistemas que funcionan durante la conducción para prevenir siniestros viales.



Algunas consideraciones a tener en cuenta sobre el funcionamiento de estos elementos:

- Los *neumáticos*: son el punto de apoyo del vehículo. De ellos depende la adherencia y la fricción que tendrá nuestro automóvil con la vía. Es necesario tener en cuenta la presión y el estado del dibujo para garantizar un correcto funcionamiento.
- *Sistema antibloqueo de ruedas (ABS)*: es un sistema de freno electrónico cuyo objetivo es evitar el bloqueo de la rueda al momento de frenar. De esta manera garantiza la estabilidad y el control del vehículo.
- *Sistema de control de tracción (TSC)*: su objetivo es evitar que las ruedas patinen durante el arranque o al momento de acelerar, especialmente en vías resbaladizas o mojadas.
- *Programa electrónico de estabilidad*: incorpora las funciones de los sistemas ABS y TCS con la ventaja adicional del control de estabilidad. Detecta si el vehículo entra en derrape y aplica los frenos a las ruedas de forma independiente o reduce la potencia del motor para restaurar la estabilidad del vehículo.

Seguridad pasiva

Se llama seguridad pasiva al conjunto de sistemas que actúan cuando la situación riesgosa no pudo ser evitada. Su función es disminuir los daños que puede provocar un siniestro.



Algunas aclaraciones de estos elementos:

- Columna de dirección articulada colapsable: se trata de una zona de absorción de deformaciones que se localizan en la parte inferior del auto donde se encuentran los pedales, y en la parte superior unida al volante. La finalidad de este sistema es impedir que el volante cause lesión alguna.
- Carrocería con deformación programada: funciona en caso de una colisión delantera o trasera; la carrocería se deforma sobre determinados puntos establecidos por el fabricante del vehículo absorbiendo el impacto y minimizando las lesiones de los ocupantes.
- Cinturón de seguridad: su uso es obligatorio por ley.

Cada uno de estos elementos de seguridad funciona de manera conjunta dentro del vehículo proporcionando mayor seguridad para sus ocupantes. Es nuestra responsabilidad, y hace a la calidad del servicio, realizar una inspección de rutina:

- Limpiar las ventanillas.
- Asegurarse de que los limpiaparabrisas funcionan bien.
- Examinar el funcionamiento de todas las luces.
- Ajustar los espejos.
- Examinar si hay pérdida de líquidos.
- Revisar neumáticos, presión y profundidad de bandas de rodadura.
- Revisar niveles de líquidos en área del motor.

Como vimos hasta aquí, la ley ordena nuestra convivencia en el espacio público, garantiza derechos pero también aplica sanciones y penas en caso de incumplimiento. Sin embargo, en la práctica existen diferentes formas de relacionarnos con la normativa: por obligación; por convicción, por transgresión.

¿Cómo nos relacionamos con las normas de tránsito?

Se obedece por temor o para evitar una sanción ante la autoridad de control. Por ejemplo: una persona circula sin el cinturón de seguridad y, al darse cuenta de que hay un control de tránsito, se lo coloca para que no le hagan la multa.

Hablamos de convicción cuando respetamos la normativa vial porque comprendemos el sentido del cuidado individual y colectivo que tiene la ley.

La transgresión se trata de aquellas conductas que rompen con el acuerdo social que supone la normativa, poniendo en riesgo la propia vida y la de otras personas. Por ejemplo: cruzar un semáforo en rojo, exceder la velocidad permitida.

Como conductores profesionales es importante comprender las normas de tránsito desde una perspectiva de cuidado, tanto individual como social, para visibilizar que las decisiones que tomamos mientras circulamos por el espacio público nunca son personales, siempre afectan a terceros: los que circulan con nosotros en la calle y los que esperan nuestro regreso.

En el próximo módulo revisaremos brevemente las principales habilidades y maniobras que el conductor profesional debe adquirir.

Conducción segura. Reglamentaciones y normas

Introducción

En este módulo reflexionaremos sobre las responsabilidades, habilidades y conocimientos que requiere el rol de conductor profesional. Para ello, es necesario revisar las principales reglas y maniobras de circulación, a fin de mejorar las prácticas viales.

Conducción segura

Conducir de manera segura implica mantener el dominio efectivo del vehículo previendo los posibles riesgos que se presentan. En este sentido es necesario conocer las principales reglas y maniobras de la circulación.

Antes de conducir es necesario:

- Regular el asiento.
- Colocarse el cinturón de manera correcta.
- Acomodar los espejos y el apoyacabeza.
- Asegurarnos de que el parabrisas y los espejos retrovisores estén limpios

Reglas generales de la circulación para vehículos de transporte de pasajeros

- ***Prioridad normativa***

El artículo 36 de la Ley Nacional de Tránsito 24.449 establece la prioridad normativa. Esto implica que en la vía pública se debe circular respetando en primer lugar las indicaciones de la autoridad de aplicación (policía o agentes de control¹); en segundo lugar, las señales de tránsito; y, por último, las normas legales (leyes nacionales, provinciales y ordenanzas municipales), en ese orden.

Conducción segura. Reglamentaciones y normas

Uso de luces

Los vehículos deben cumplir, de fábrica, con la reglamentación de cada país. Por lo tanto, las luces deben conservar el color original y está prohibido alterarlas.

La ley nacional exige, en rutas nacionales, que tanto de día como de noche, las luces de posición y de chapa patente estén siempre encendidas, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren.

Distancia de seguridad

Es el espacio que hay entre dos vehículos. Esta distancia permite realizar con tiempo cualquier maniobra inesperada para evitar un siniestro.

La distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos, de todo tipo, es la que resulta de una separación en tiempo de dos segundos. Esto se debe al tiempo que tarda el conductor en reaccionar y accionar un comando ya sea el freno o hacer una maniobra. Por eso mantener una distancia adecuada es esencial para conducir con seguridad. Para calcularlo, se recomienda mirar un punto fijo de referencia mientras se conduce (un poste, un árbol, una señal) y una vez que el vehículo que precede lo pasa, empezar a contar de esta forma: mil uno, mil dos, mil tres. Si se llega justo o después de ese tiempo, quiere decir que se respeta la distancia de seguridad, si se llega antes, estamos muy cerca del vehículo que precede y ante una frenada brusca no habrá tiempo de reaccionar. A mayor velocidad se necesita mayor distancia para frenar de forma segura.

Estacionamiento

El estacionamiento es una de las reglas de circulación que más contextualización local puede sufrir en función de la geografía y organización de la ciudad.

Por razones de ordenamiento y seguridad, no se debe estacionar ni autorizarse a hacerlo en:

1. Donde pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito u oculte la señalización.
2. Esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso.

3. Sendas para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros.
4. Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento.
5. Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento.
6. En los accesos de garages en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición o restricción.
7. Por un período mayor de cinco días o del lapso que fije la autoridad local.
8. Ningún ómnibus, microbús, casa rodante, camión, acoplado, semiacoplado o maquinaria especial, excepto en los lugares que habilite a tal fin mediante la señalización pertinente.

Aclaración: un vehículo detenido es el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso y/o descenso de pasajeros o de carga. El conductor se mantiene en el puesto y ante cualquier advertencia puede continuar con la circulación. En cambio, se considera vehículo estacionado al que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso, descenso de pasajeros o carga y/o cuando el conductor esté fuera del habitáculo

Velocidades

LÍMITES MÁXIMOS Y MÍNIMOS DE VELOCIDAD			
	LUGAR	VEHÍCULO	MÁXIMA
ZONA URBANA	Calles	Todos	40 km/h
	Avenidas	Todos	60 km/h
	Vías semaforizadas	Todos	Coordinación semafórica
	Intersecciones	Todos	30 km/h
	Rutas en zona urbana	Todos	60 km/h
ZONA RURAL	Ruta	Motos y autos	110 km/h
		Camionetas, micros, buses y casas autopropulsadas	90 km/h
		Camiones y autos con casa rodante	80 km/h
	Semiautopistas	Motos y autos	120 km/h
		Camionetas	110 km/h
		Micros, buses y casas autopropulsadas	90 km/h
URBANA Y RURAL	Autopistas	Motos y autos	130 km/h
		Ómnibus y casas autopropulsadas	100 km/h
		Camionetas	110 km/h
		Camiones y autos con casa rodante	80 km/h
	Paso a nivel sin barrera	Todos	20 km/h

La velocidad mínima debe ser la mitad de la máxima estipulada para transitar.

Cuando hablamos de velocidad precautoria nos referimos a la velocidad que debe circular siempre el conductor, teniendo cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía, el tiempo y la densidad del tránsito, debe tener el total dominio de su vehículo y no entorpecer la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha. La velocidad precautoria no es un número fijo estipulado por ley, sino que depende de cada una de las variables que se modifican constantemente en la conducción.

La ley Nacional de Tránsito menciona las exigencias comunes que deben tener en cuenta los propietarios de vehículos del servicio de transportes de pasajeros. Esto significa que es obligación y responsabilidad del conductor de ese transporte revisar que los siguientes puntos se cumplan:

- Que el vehículo funcione en óptimas condiciones, de lo contrario comunicar las anomalías que se detecten a la empresa.
- No utilizar unidades con una antigüedad mayor a 10 años, en el caso de transporte de pasajeros, salvo en condiciones específicas que se contemple en la normativa².
- Tener en cuenta las indicaciones sobre las dimensiones y el peso de la carga del vehículo.
- Tener vigente la habilitación técnica de cada unidad; como así también las inscripciones del servicio correspondiente.
- En la parte trasera del vehículo debe ir indicado, de manera legible, la velocidad máxima que le está permitido desarrollar.
- Las personas con discapacidad pueden trasladarse con un animal guía o dispositivo de asistencia.
- Los usuarios del servicio de pasajeros deben conocer las instrucciones en caso de siniestro.

Para los traslados de transporte público urbano además de las exigencias anteriores, los choferes deberán cumplir con: las paradas establecidas para el ascenso y descenso de pasajeros; cuando estas no estén señaladas se deberá establecer por el costado derecho de la calzada. En los horarios de las 22.00 pm hasta las 06.00 am el ascenso y descenso debe hacerse antes las encrucijadas que el pasajero requiera, aunque no coincida con la parada fijada. Lo mismo para el caso de las personas embarazadas y con movilidad reducida, que además tienen asientos de uso exclusivo. Por último, queda prohibido circular con las puertas abiertas, fumar, sacar los brazos o parte del cuerpo por la ventanilla.

Para los traslados de escolares o menores de catorce (14) años, la ley exige extremar las medidas de prudencia en la circulación. Se deberá llevar tantos pasajeros como la cantidad de plazas haya en el vehículo, con sus respectivos cinturones de seguridad combinados e inerciales obligatorios en todos los asientos. Además, debe coordinarse la parada más cercana a su domicilio y destino.

Señalamiento uniforme

Las señales son signos convencionales, textos mínimos que poseen uniformidad de diseño a fin de comunicar órdenes, advertencias, indicaciones u orientaciones que permiten reconocer y comprender el tránsito, mejorar la convivencia y aumentar la seguridad en el espacio público.

Clasificación y definiciones

- *Señalamiento horizontal*: las marcas viales o demarcación horizontal son las que se encuentran sobre la calzada con el objetivo de “regular, transmitir órdenes, advertir determinadas circunstancias, encauzar la circulación o indicar zonas prohibidas³”.
- *Señalamiento vertical*: son las señales de regulación del tránsito destinadas en su gran mayoría a los conductores de los vehículos, colocadas al costado de la vía o elevadas sobre la calzada. Su función es transmitir órdenes, advertencias sobre variantes o riesgos de la vía o proporcionar información útil al usuario de la vía pública. Estas se dividen en: reglamentarias o prescriptivas, preventivas, transitorias, informativas.

- *Señalamiento luminoso:* son señales con luz propia, continua o intermitente. Su función es transmitir órdenes o prohibiciones que modifican las reglas generales para el caso, advertir determinadas circunstancias, encauzar y regular la circulación, mediante la utilización de colores, flechas o figuras específicas con ubicación y formas predeterminadas.

La forma en como realizamos estas maniobras impactan directamente en las estadísticas de siniestralidad vial, son parte de la responsabilidad ciudadana que implica moverse con otras personas en el tránsito.

La salud del conductor profesional de pasajeros. Contextos de conducción y recomendaciones

Introducción

Hasta aquí analizamos la problemática vial desde los datos estadísticos y la heterogeneidad normativa a nivel nacional. Además, repasamos las principales reglas de circulación para transitar de manera segura y garantizar un servicio de transporte de pasajeros respetuoso y eficiente.

En este módulo nos centraremos en las condiciones psicofísicas del conductor profesional; también veremos los diferentes contextos de la conducción y los factores de riesgo que están presentes en todo momento del traslado.

La conducción y los sentidos

La vista: es el sentido más importante para la conducción. Tenemos una visión central que permite hacer foco, es decir, ver el objeto sobre el cual se fija la atención. También está la visión periférica que otorga un campo visual de 180° y es fundamental para estimar distancias y velocidades.

Un tercio de los siniestros se producen por distracciones visuales del conductor.

El oído: es un complemento fundamental de la visión, ayuda a situar los estímulos en tiempo y espacio, además de mantener el equilibrio. Poseer una buena audición es tan necesario como una buena visión, ya que se pueden prevenir siniestros de tránsito a través de bocinas, campanillas de paso a nivel y sirenas de ambulancias o policía, chirridos de neumáticos, entre otros.

El olfato: permite estar atentos a los olores que puedan presentarse durante la conducción, se pueden detectar problemas eléctricos que generen un principio de incendio, pérdida de combustible, fricción de pastillas de freno o neumáticos.

El tacto: el cuerpo percibe las vibraciones, la amortiguación, la dureza del pavimento, los baches y el deslizamiento. Una vibración puede alertar sobre una rueda pinchada, un problema en la dirección o un derrape.

El gusto: interviene en la conducción cuando ingerimos comidas pesadas antes de iniciar trayectos largos. También es importante evitar drogas, alcohol y medicamentos mientras estamos al volante.

Conducción en condiciones climáticas adversas

Existen diversas condiciones climáticas que complejizan la conducción. Veamos algunos casos:

Conducción con lluvia y aquaplaning:

La lluvia es uno de los fenómenos climáticos más frecuentes, muchas veces se puede pronosticar y en otros casos aparece de manera imprevista. Este fenómeno reduce la visibilidad en la ruta y al mismo tiempo altera la adherencia de nuestro vehículo a la superficie. Es fundamental tener en óptimas condiciones el limpiaparabrisas y los neumáticos, su desgaste puede provocar hidroplaneo o aquaplaning y pérdida del control del vehículo.

El hidroplaneo o aquaplaning se produce cuando se acumula agua en el camino, el vehículo pierde tracción, por lo que empieza a patinar y obliga a reducir la velocidad.

Algunas recomendaciones para la circulación con lluvia son:

- No realizar sobrepasos: con baja visibilidad es muy difícil estimar distancias o velocidades de manera prudente.
- No utilizar balizas: significa vehículo detenido sobre la calzada.
- Usar luces adecuadas: bajas o antiniebla.
- Aumentar la distancia de seguridad entre los vehículos.
- Reducir la velocidad.
- Guiarse por la señalización horizontal de la calzada: permite mantenerse en el carril y no invadir la mano contraria.

Conducción con niebla

La niebla es un fenómeno meteorológico que reduce considerablemente la visibilidad del camino. Se trata de nubes muy bajas, provocadas por la evaporación de la humedad a nivel del suelo. Estas nubes están formadas por pequeñas gotas de agua en suspensión que flotan en el aire, son frecuentes en las cercanías de ríos, lagunas o zonas de playa.

Debemos reducir la velocidad y tener en cuenta la señalización sobre la calzada o los carteles del costado de la ruta. En el caso de ver una “v” invertida debemos circular a 40 km/h; en el caso de dos “v” invertidas circular a 60km/h.

Las recomendaciones para transitar de manera segura son las mismas que para el caso de la conducción con lluvia.

Conducción con nieve o hielo:

Algo similar sucede en la conducción con nieve o hielo, la visibilidad se reduce, además de afectar la adherencia y la tracción. Esto sucede cuando la nieve se convierte en hielo y el pavimento se vuelve resbaladizo, la adherencia es casi nula y puede generar un trompo, derrape o la pérdida total del control del vehículo.

En las zonas donde la presencia de nieve es habitual se hace necesario contar con cadenas para los neumáticos o bien utilizar cubiertas con clavos.

Algunas recomendaciones:

- Reducir la velocidad en zonas donde es posible encontrar hielo (puentes, zonas de sombra y proximidades de arroyos).
- Frenar con mucha suavidad para evitar el bloqueo de las ruedas.
- Si el vehículo cuenta con ABS, pisar el pedal de freno a fondo. Si se pierde el control del vehículo, no frenar, levantar suavemente el pie del acelerador e intentar controlarlo con el volante. Las acciones sobre la dirección deben ser mínimas para que el vehículo copie las maniobras.
- Colocar clavos o cadenas siempre en las 4 ruedas.

Conducción en camino de ripio:

Los caminos de ripio son calles formadas por piedras o grava, son muy comunes en las zonas rurales de nuestro país. Por eso te recomendamos:

- Seguir la huella marcada en el camino.
- Viajar a velocidad moderada.
- Los vehículos pierden adherencia, no utilizar cubiertas lisas ni excesivamente reparadas.
- Evitar maniobras bruscas para no perder el control.
- Proteger el parabrisas y las ópticas para evitar roturas causadas por las piedras.
- En puentes, curvas o pendientes, mantener la derecha.
- En caso de pendiente, otorgar prioridad al vehículo que asciende.
- Al encontrarse con un vehículo de frente, hacer señas de luces, disminuir la velocidad para evitar la proyección de piedras y mantenerse a la derecha.
- Si se pierde la visibilidad por el polvo desprendido, detenerse a la derecha con balizas y esperar que se disipe.
- No sobrepasar vehículos ni circular cerca de ellos ya que el auto proyecta piedras hacia atrás.
- En las curvas no se debe exceder los 40 km/h. No cruzar ríos, arroyos y cañadas sin conocer previamente su profundidad,

Factores de riesgo

Son los elementos, circunstancias y/o conductas humanas que aumentan la posibilidad de que ocurra un siniestro vial:

Cansancio: Es fundamental tomar pausas de pocos minutos para renovar el aire, estirar las piernas y descontracturar el cuerpo.

Distracciones: transitar es una actividad que requiere atención permanente, para ver la vía, escuchar lo que ocurre alrededor, tomar decisiones, anticipar y coordinar movimientos seguros. Todo aquello que impida tener las manos en el volante y la vista en el camino aumenta el riesgo de sufrir un siniestro vial: contestar un mensaje de whatsapp, sintonizar la radio, prender un cigarrillo, buscar algo, tomar un mate, observar el GPS, son algunas de las distracciones más comunes que tenemos mientras conducimos.

Marcar un número de teléfono circulando a 70 km/h es igual a manejar 50 metros a ciegas.

El uso del celular es el factor de riesgo que más incide en los siniestros viales. La normativa nacional de tránsito prohíbe su uso mientras conducimos y lo enmarca como una falta grave.

Consumo de alcohol y otras drogas: la ingesta de alcohol y drogas (legales e ilegales) ocasiona efectos en el organismo que perjudican a la conducción:

- Disminuye las capacidades motoras y de visión.
- Reduce la atención, la agudeza visual y el tiempo de reacción.
- Genera falsa sensación de seguridad y pérdida de las inhibiciones, lo que puede aumentar los comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad o el no uso de los elementos de seguridad.

Ley de Alcohol Cero al volante

Desde abril de 2023 Argentina cuenta con una normativa nacional que prohíbe la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol.

Alcoholemia

La Ley Nacional de Tránsito establece que la autoridad competente puede realizar un control para conocer nuestro nivel de alcohol en sangre a través del alcoholímetro. Negarnos a realizar esta prueba se considera una falta² y se presume resultado positivo. En el caso que la intoxicación alcohólica o por estupefacientes sea evidente, la autoridad correspondiente puede retener preventivamente al conductor y al vehículo.

Velocidad

Es el principal factor que determina la pérdida del dominio del vehículo. Existe una relación directamente proporcional entre el aumento de la velocidad y la probabilidad de que ocurra un siniestro, así como con la gravedad de sus consecuencias.

Seguridad vial y perspectiva de género

Cuando hablamos de género nos referimos a aquellas creencias, representaciones, pensamientos e imágenes que se les atribuye al varón y a la mujer, en una época y una sociedad determinada. Estas características no tienen que ver con el sexo biológico. Por ejemplo: no es natural que asociemos a las mujeres con las tareas domésticas y con la crianza de los hijos, mientras que a los varones se los identifica más como proveedores del sostén familiar, amantes del fútbol, de los autos, por mencionar algunas.

Cuando creemos que los varones “se desempeñan” o son “naturalmente mejores” en algunas tareas y las mujeres en otras, estamos reproduciendo estereotipos, es decir, valores, atribuciones y características que se dan a las personas según su género. Por ejemplo: la forma de conducir del varón está asociada con la fuerza, el poder, la agresividad, la competitividad, la valentía, la eficiencia, entre otros; y la forma de conducir de la mujer está asociada con la extrema prudencia, la debilidad, la lentitud, el miedo, el cuidado, entre otras características.

Los medios masivos de comunicación y las industrias culturales a través de las series, publicidades, películas, videojuegos, crean, difunden y reproducen estas representaciones estereotipadas que refuerzan los prejuicios y las desigualdades de género. Esto se traduce en “códigos masculinos” que vemos en la calle, mientras circulamos por el espacio público, es decir actitudes de riesgo sin reflexionar acerca de la gravedad de sus acciones.

Por eso, tenemos que repensar nuestras maneras de conducir y visibilizar aquellas conductas riesgosas, inseguras y poco solidarias a fin de poder contribuir con una cultura vial más segura e igualitaria.

Estos datos reflejan los múltiples factores que intervienen en la inseguridad vial, entre los cuales podemos identificar: el estado de la vía y su entorno, el vehículo, la gestión de la seguridad vial y principalmente el factor humano. El contexto influye en los comportamientos y conductas individuales, no son hechos accidentales sino producto de las decisiones y de la responsabilidad humana.