

2025

MANUAL DEL CONDUCTOR

The picture can't be displayed



CENTRO EMISOR LICENCIA DE CONDUCIR

V:2 VIG:6/20

INTRODUCCION:

La vía pública es cualquier espacio común por donde transitan los peatones y circulan los vehículos. Se rige por normativas internacionales, nacionales y locales; con el objetivo de preservar los derechos esenciales de sus usuarios.

Cada usuario de la vía pública es responsable de una parte del tránsito más allá del tipo de movilidad que utilice. Todos automovilistas, conductores profesionales, ciclistas y peatones tenemos derechos y obligaciones en la vía pública que están definidos en esta ley. Sin embargo, en general sólo se la estudia cuando se busca obtener la licencia de conducir por primera vez. Si no estudiamos la ley, ¿cómo conocemos la manera de movilizarnos en la Ciudad? El tránsito es un sistema que construimos entre todos y que interiorizamos desde niños. Por eso, las pautas y normas de convivencia son realmente efectivas según el grado de apropiación que los ciudadanos hagamos de ellas. La educación vial es de vital importancia para los ciudadanos ya que nos permite:

- Circular con conciencia y conocimiento de los derechos y obligaciones que nos corresponden.
- Asumir una actitud participativa, crítica y creativa en la resolución de conflictos que conciernen al espacio público.

En este sentido es fundamental la preparación del ciudadano para desempeñar diversos roles, la formación del peatón, la formación del usuario de transporte público, vehículos profesionales y la formación del conductor particular.

El objetivo principal es organizar y ordenar no solo el tránsito vehicular sino aportar las herramientas para que las muertes a causa de accidentes que involucran a vehículos disminuyan, asegurando así el bienestar de toda la población.

En el siguiente material encontraremos información que nos ayudará a obtener un conocimiento básico de las normativas y disposiciones vigentes y necesarias para obtener un permiso que nos acredite la conducción de vehículos de forma responsable.

1- TRILOGIA VIAL

En el sistema de tránsito hay tres componentes que interactúan en sí: **FACTOR HUMANO, FACTOR VEHICULAR y FACTOR AMBIENTAL.**

Dentro de este esquema se considera como **factor humano** a la persona. Es necesario evaluar su comportamiento en la vía pública, así como las condiciones psicofísicas y técnicas que hacen apto al conductor.

Los siniestros viales se asocian muchas veces a la falta de conocimiento y experiencia del conductor frente al volante, de la exposición innecesaria a riesgos y situaciones peligrosas además del consumo de alcohol y drogas, excesos de velocidad y factores actitudinales. Es imprescindible que el factor humano cumpla con las condiciones que establece la ley para la correcta circulación.

En otro punto encontramos al **factor vehicular**, (móvil que circula). Este debe contar con una serie de requisitos para poder hacer uso de la vía pública y circular de forma segura según lo que establecen las normativas.

Por último encontramos el **factor ambiental** el cual está orientado a la estructura vial de caminos, señalamiento, estado de rutas y vías de circulación. Además contempla en esta parte los factores un siniestro vial o accidente en la vía pública.

FACTORES DE RIESGO



1 Humano

Involucra las decisiones, omisiones, actitudes y conductas.

Esto puede deberse a distintas causas:

- **Negligencia:** consiste en no hacer algo que corresponde hacer, lo cual implica un peligro o un daño, por ejemplo, que el conductor desconozca las normas de tránsito, cuando está obligado a conocerlas.
- **Imprudencia:** radica en correr riesgos evitables e innecesarios, por ejemplo, excederse en el límite de velocidad, pasar un semáforo en rojo, etc.
- **Impericia:** reside en la falta de experiencia en una actividad, por ejemplo, ciertas decisiones tomadas por conductores principiantes que son consecuencia de la



2 Vehicular

Está vinculada a la parte mecánica del vehículo.

La falla o falta de mantenimiento de los siguientes elementos del vehículo puede provocar un siniestro vial:

- Frenos
- Dirección
- Neumáticos
- Suspensión
- Frenos
- Sistema Eléctrico

Este factor está directamente relacionado con el factor humano, ya que por lo general las fallas mecánicas se deben a conductas negligentes de los conductores de los vehículos, que son responsables de verificar el estado del mismo antes de iniciar la conducción.



3 Ambiental

Está relacionado a todas las condiciones del entorno al momento de la conducción, como, por ejemplo, las condiciones del camino o las meteorológicas, que pueden afectar la visibilidad e impedir la correcta percepción de la situación de riesgo y la realización de maniobras de manejo adecuadas la misma.

De este modo el factor humano también entra en juego ya que debería adecuar la conducción o las circunstancias determinadas del caso.



El Factor humano es el principal Factor de riesgo en el tránsito.

Al circular se deberá poner atención a las condiciones en que se encuentran el automóvil, la infraestructura vial, las condiciones climáticas y el conductor. Estos factores se irán desarrollando a través de los distintos capítulos del Manual del Conductor, con el fin de promover conductas responsables en materia de tránsito y la adquisición de conocimientos que promuevan la salud y la prevención de situaciones de riesgo.

Cada elemento se identifica con un porcentaje estipulado:

- ✓ **Factor Humano: 80 %**
- ✓ **Factor Ambiental: 10%**
- ✓ **Factor Vehicular: 10%**



2- EL TRANSITO DESDE DIFERENTES PERSPECTIVAS.

Para poder comprender los problemas y desnaturalizar las conductas habituales debemos adoptar distintos puntos de vista frente a determinadas realidades.

Los conflictos de tránsito se aprecian de diferente modo, dependiendo la óptica de los peatones, o de los que conducen ya sean vehículos particulares, de transporte de pasajeros o transporte de cargas. Por ejemplo, un transeúnte puede percibir determinadas situaciones de una manera distinta a la de los funcionarios del gobierno, advirtiendo eficacia y pertinencia en determinadas redes viales

Geógrafos, urbanistas, abogados e ingenieros analizan los problemas del tránsito desde conceptos y perspectivas disimiles, poniendo el foco en diferentes aspectos de una misma realidad.

Esto enriquece la comprensión del tránsito y sus usuarios y así comprender las normas y adherirse a ellas.

3- NORMATIVAS VIGENTES:

Nuestro país tiene una forma de gobierno federal, por lo que cada provincia, en uso de su autonomía, regula ciertas materias que le son propias y que no son delegadas al gobierno nacional. Una de ellas es la que regula el tránsito.

Por este motivo, podemos encontrar una normativa nacional y otras normativas provinciales, algo comprensible al comparar la circulación entre una zona muy poblada y otra de pocos habitantes o entre una zona rural y otra urbana. Cada normativa intenta abordar las circunstancias particulares de cada territorio.

- **LEY NACIONAL: 24.449/95**
- **LEY PROVINCIAL: 9024/17**
- **LEY DE A.N.S.V: 26.363/08 (Agencia Nacional de Seguridad Vial).**

En 2007 las provincias participaron en forma significativa en el diseño de las acciones en materia de tránsito y seguridad vial, lo que dio lugar a la firma del "Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial".

Se elevó al Honorable Congreso de la Nación un proyecto de Ley el cual se establecía la creación de la ANSV. El mismo, fue aprobado en abril de 2008 como Ley N° 26.363 y reglamentado por Decreto 1716/08, ésta modifica y complementa la Ley 24.449, entre los aspectos más salientes, encontramos:

- Se crea la Licencia Nacional de Conducir;
- Se crea el Registro Nacional de Licencias de Conducir (Re.Na.Li.C);
- Se dispone la implementación de un Sistema de Puntaje aplicable a nivel nacional (Scoring);
- Se traslada el Re.N.A.T. a la órbita del Ministerio de transporte, dependiendo directamente de la ANSV.

Para el resto de lo que compete al tránsito, la provincia de Mendoza, cuenta con la normativa vigente la Ley 9024

LEY PROVINCIAL 9024/17

Los fines que establece y persigue la Ley 9024/17 son:

- Lograr seguridad en el tránsito y la disminución de daños a personas y bienes;
- Dar fluidez al tránsito, tendiendo al máximo aprovechamiento de las vías de circulación;
- Preservar el patrimonio vial y vehicular de la Provincia;
- Educar y capacitar para el correcto uso de la vía pública;
- Disminuir la contaminación del medio ambiente proveniente de los automotores

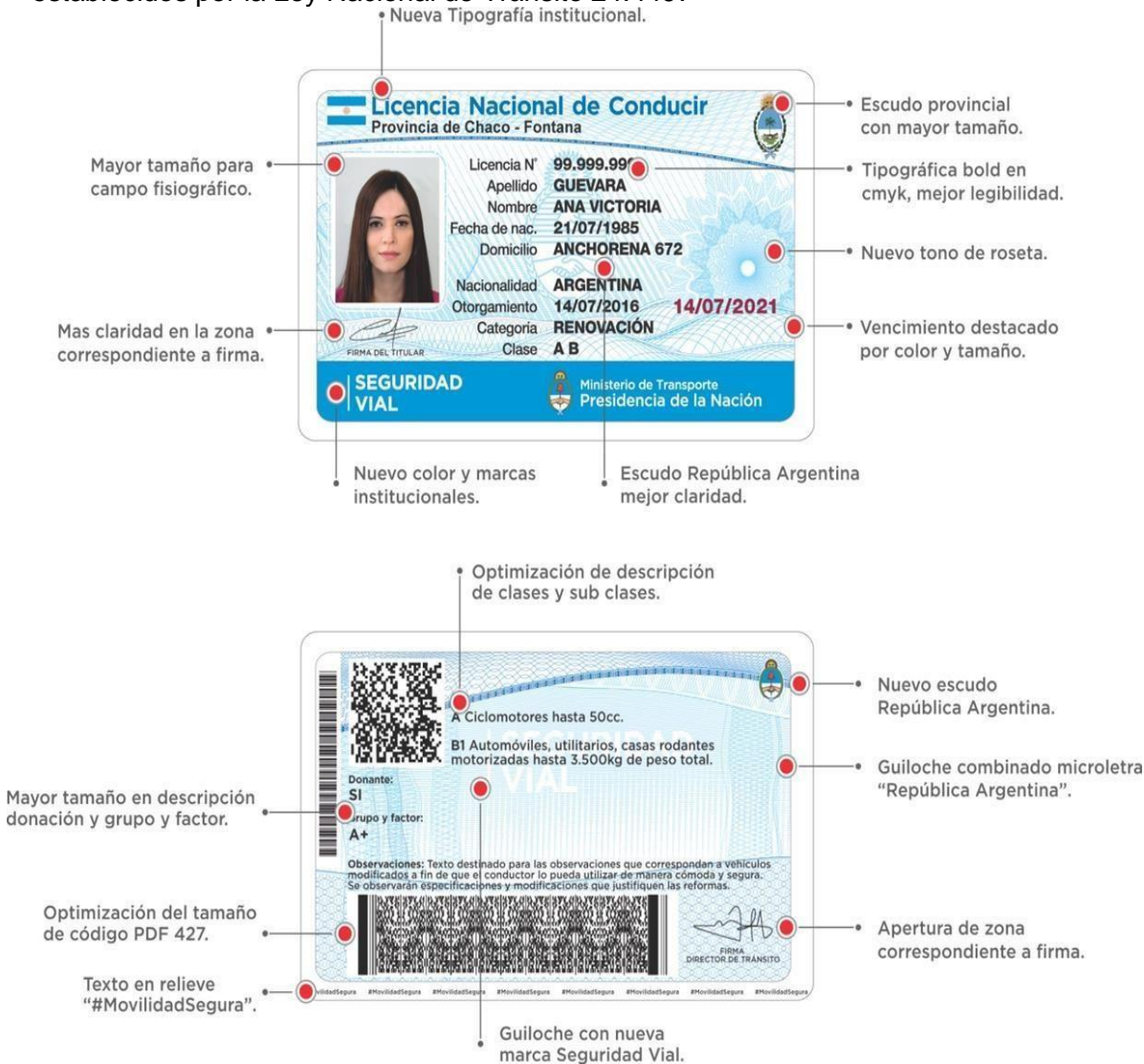
a. Las autoridades de aplicación de la Ley 9024 son:

- **Dirección de Seguridad Vial:** tendrá a su cargo el control del tránsito de vehículos y personas, a fin de verificar la aplicación y cumplimiento de la ley, la realización de acciones tendientes a preservar la seguridad vial, la prevención de las infracciones a las normas de tránsito, desarrollo de campañas de educación vial, organización del sistema de estacionamiento, la percepción de lo producido por multas y recargos por infracciones de tránsito. También le corresponde organizar los registros de conductores, de infractores inhabilitados y otros que sean necesarios, otorgar las licencias de conducir habilitantes, ejercer la representación de la provincia ante los organismos nacionales.
- **Secretaría de Transporte:** le corresponde el ordenamiento, sistematización, reglamentación, organización y control del transporte de pasajeros y cargas en lo que no se refiera exclusivamente al tránsito, organización y control de los servicios públicos de transporte, de las concesiones y permisos, la reglamentación de la publicidad en la vía pública y en vehículos de transporte colectivo, demarcación y señalamiento referidos al tránsito, la revisión técnica obligatoria al transporte de pasajeros y carga. Siendo obligatoria para los particulares también, según el art. 35 de la ley 9024, todos los vehículos automotores destinados a circular por la vía pública deberán someterse a una revisión técnica obligatoria periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y del sistema de seguridad activa y pasiva y emisión de contaminantes.

Municipios: en los casos que hayan firmado convenio con el Estado Provincial: tiene a su cargo las funciones de la Dirección de Seguridad Vial que le han sido delegadas.

4- LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR

La Licencia Nacional de Conducir es un documento único que la autoridad competente de cada jurisdicción provincial o municipal otorga a un ciudadano con el objeto de habilitarlo legalmente a conducir un vehículo, sea con carácter particular o profesional, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la Ley Nacional de Tránsito 24.449.



LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR DIGITAL

Se habilita la Licencia Nacional de Conducir Digital para transitar en “todas las calles y caminos de la provincia de Mendoza”, a través de la incorporación del artículo 21 bis de la 9024.

La Ley dispone que la Dirección de Seguridad Vial y la Dirección de Unidad Ejecutiva de Seguridad Vial, arbitrarán los medios para la digitalización de la Licencia Nacional de Conducir, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Asimismo, se incorpora que “a los fines de constatación, verificación o control de la autoridad se tendrá por equivalente jurídicamente a la Licencia Nacional de Conducir Digital con la expedida por la autoridad en los términos del artículo 21. Siempre que la misma

se encontrare vigente y sin ninguna restricción”. “El nuevo formato digital representa mejoras en los operativos de control, será posible consultar online y al instante la identificación del usuario, la titularidad del vehículo y las cédulas verde y/o azul”

¿Qué podés hacer en Mi Argentina con tu Licencia Nacional de Conducir?

Tu *Licencia Nacional de Conducir digital* tiene la misma validez legal que la Licencia Nacional de Conducir física.

- Ante un control de tránsito podés presentar tu *Licencia Nacional de Conducir digital* en el teléfono.
- Recibir notificaciones de cuándo vence y saber cómo renovarla.





a. CLASES DE LICENCIAS DE CONDUCIR




CLASE A		
A1.1	<p>Ciclomotores hasta CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) de cilindrada o CUATRO KILOWATTS (4kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica.</p>	
A1.2	<p>Motocicletas hasta CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150 cc) de cilindrada u ONCE KILOWATTS (11kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. Incluye clase A 1.1.</p>	
A1.3	<p>Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150 cc) y hasta TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) de cilindrada o de más de ONCE KILOWATTS (11 kw) y hasta VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A 1.2, excepto los mayores de 21 años de edad. Incluye clase A 1.2.</p>	

<p>A1.4</p>	<p>Motocicletas de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) o de más de VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A 1.3, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar UN (1) año en motocicletas de cualquier cilindrada. Incluye clase A 1.3.</p>	
<p>A2.1</p>	<p>Triciclos y cuatriciclos sin cabina de hasta TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) o VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional.</p>	
<p>A2.2</p>	<p>Triciclos y cuatriciclos sin cabina de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) o VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A 2.1, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar UN (1) año en triciclos o cuatriciclos de cualquier cilindrada, según el caso. Incluye clase A 2.1.</p>	
<p>A3</p>	<p>Triciclos y cuatriciclos cabinados de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua con volante direccional</p>	


CLASE B



<p>B1</p>	<p>Automóviles, utilitarios, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) de peso total. Incluye clase A 3.</p>	
------------------	--	--


B2	<p>Automóviles, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) de peso con un acoplado de hasta SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750kg) o casa rodante no motorizada. Para la obtención de la misma se requerirá UN (1) año de antigüedad en la clase B 1. Incluye clase B 1.</p>	
----	--	--

CLASE C		
C1	<p>Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) de peso y hasta DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg) de peso. Incluye clase B 1.</p>	
C2	<p>Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg) de peso y hasta VEINTICUATRO MIL KILOGRAMOS (24.000 kg). Incluye clase C 1.</p>	
C3	<p>Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de VEINTICUATRO MIL KILOGRAMOS (24.000 kg) de peso. Incluye clase C 2.</p>	

CLASE D		
D1	<p>Automotores para servicios de transporte de pasajeros hasta OCHO (8) plazas, excluido el conductor. Incluye clase B 1.</p>	
D2	<p>Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de OCHO (8) plazas y hasta VEINTE (20) plazas, excluido el conductor</p>	
D3	<p>Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de VEINTE (20) plazas, excluido el conductor. Incluye clase D 2.</p>	

D4	Vehículos para servicios de urgencia, emergencia y similares. Esta subclase D.4 deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase A, B, C, D o E según corresponda.	
----	---	--

CLASE E		
E1	Vehículos automotores de clase C y/o D, según el caso, con uno o más remolques y/o articulaciones. Incluye clase B 2.	
E2	Maquinaria especial no agrícola.	

F	Vehículo automotor especialmente adaptado a la condición física de su titular. La licencia deberá consignar la descripción de la adaptación que corresponda. Deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase que corresponda al vehículo que conduzca.	
---	--	---

CLASE G		
G1	Tractores Agrícolas	
G2	Maquinaria Especial Agrícola.	
G3	Tren Agrícola, deberá encontrarse acompañada de la subclase B1 o G1 según corresponda y se debe acreditar una antigüedad previa de UN (1) año en la correspondiente subclase.	

b. MODIFICACION DE DATOS

Los titulares de toda Licencia Nacional habilitante deberán informar cualquier modificación de datos consignada en la misma.

La licencia habilitante cuyos datos presente una diferencia en comparación con el documento de identidad caduca a los 90 días de producido el cambio, debiendo ser secuestrada por la autoridad de aplicación. (Art. 18 Ley 24449/95)

No será necesario cambiar la Licencia de conducir por un cambio de domicilio o jurisdicción dentro de la Provincia, la misma conservará su vigencia hasta el plazo estipulado para su renovación.

c. REQUISITOS PARA OBTENER LA LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR.

Edades mínimas:

Veintiún (21) años para las clases de licencias C, D y E. Con experiencia previa de un año para la clase B. Dieciocho (18) años para las restantes clases

- **Saber leer, y para los conductores profesionales también escribir.**

- **El aspirante a una licencia nacional de conducir o ampliación de clases, deberá presentarse en el centro de emisión de licencias con la siguiente documentación:**
 - Documento Nacional de Identidad (Original y copia)
 - Certificado de cursos virtuales.
 - Aforo Nacional y Municipal
 - Tarjeta verde y seguro vigente del vehículo/s con que se rendirá examen práctico. (Original y copia)
 - Licencia anterior en el caso de ampliaciones de clase, en el caso de no poseerla físicamente el aspirante deberá presentar una constancia policial donde acredite la pérdida, robo o hurto de la misma.
 - No poseer multas de tránsito.

d EXAMENES:

- **Psicofísico:** el fin de ésta evaluación es el de determinar la capacidad física y mental de una persona para la conducción de un vehículo, y constatar que la misma no se encuentre afectada por alguna enfermedad o deficiencia física o mental, que puede determinar su incapacidad para conducir.
- **Teórico:** este examen de carácter obligatorio y eliminatorio tiene como objetivo verificar los conocimientos teóricos que posee el aspirante a obtener la Licencia Nacional de Conducir, sobre Educación Ética y Ciudadana, Conducción, detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental, Señalamiento y Legislación. La nota final está compuesta por el total de preguntas realizadas quedando aprobado con el 90% (noventa por ciento) del examen correcto.
- **Práctico:** el examen práctico tiene como finalidad comprobar la idoneidad, capacidad y conocimientos básicos y necesarios para conducir aquel tipo de vehículo para el cual se solicite la licencia habilitante.

d. CONDUCTOR PRINCIPIANTE

Los conductores que obtengan por primera vez su licencia de conducir deberán durante los primeros **6 meses circular llevando visible (tanto delante como detrás del vehículo) el distintivo que indique su condición de PRINCIPIANTE.**

Tendrán restricciones para circular durante el tiempo que se encuentren en esta condición, no pudiendo conducir en Autopistas, Semiautopistas y Rutas Nacionales.



e. DOCUMENTACION OBLIGATORIA PARA CIRCULAR:

Al sólo requerimiento de la autoridad competente, se debe presentar la siguiente documentación que es obligatoria para circular:



Licencia de conducir habilitada para el vehículo en que circula.



Cedula de identificación del vehículo y/ o cedula de identificación para autorizado a conducir o autorización expedida por Escribano Publico Nacional.



Póliza y comprobante de seguro vigente.



Revisión Técnica Obligatoria (RTO).

NORMAS DE CIRCULACION

1. PRIORIDADES EN LA VIA PUBLICA

Todo conductor o peatón al acercarse a una encrucijada o bocacalle debe ajustarse a las indicaciones:

1. Del Agente de tránsito
2. Dispositivos de señales, semáforos o señales fijas.

3. A falta de señales a las disposiciones de la Ley de Tránsito o Normativas Vigentes **PRIORIDAD DE LOS USUARIOS DE LA VÍA DE ACUERDO A SU VULNERABILIDAD**



Esta distinción se realiza teniendo en cuenta: si tienen o no carrocería, el tamaño de ésta y la posibilidad de protección frente a un impacto, la cantidad de personas y el modo en el que son transportadas

a. PEATÓN

Tiene prioridad para cruzar la calle por la senda peatonal. El conductor debe reducir la velocidad al acercarse a esta zona.

Deberá respetar la vía semaforizadas, en el momento que circula por la senda peatonal, **NO deberá hacerlo haciendo uso de telefonía celular, auriculares, pantallas o monitores de video, así como también envío y recepción de mensajería instantánea, caso contrario serán sancionados.**

- **Zonas Urbanas:** tiene prioridad sobre los vehículos para atravesar la calzada por la senda peatonal.
- **Zonas Rurales:** deben ceder el paso a los demás vehículos, a menos que atraviesen por zonas especialmente señaladas, en cuyo caso la prioridad les pertenece a ellos. Sólo tienen prioridad para cruzar la ruta por zonas especialmente señaladas.

En todo accidente con participación de peatones, se presume la culpabilidad del ciclista o del conductor de vehículo automotor.

b. CONDUCTOR

Así como ya analizamos la prioridad que tiene el peatón, aquí nos referiremos a algunos aspectos sobre a la circulación en la vía pública de los vehículos, según lo que establece la Ley.

En la zona rural se toman en cuenta las mismas disposiciones que en la zona urbana, salvo cuando una ruta es de mayor importancia que otra, caso en el cual la prioridad le pertenece al vehículo que circula por el camino principal.

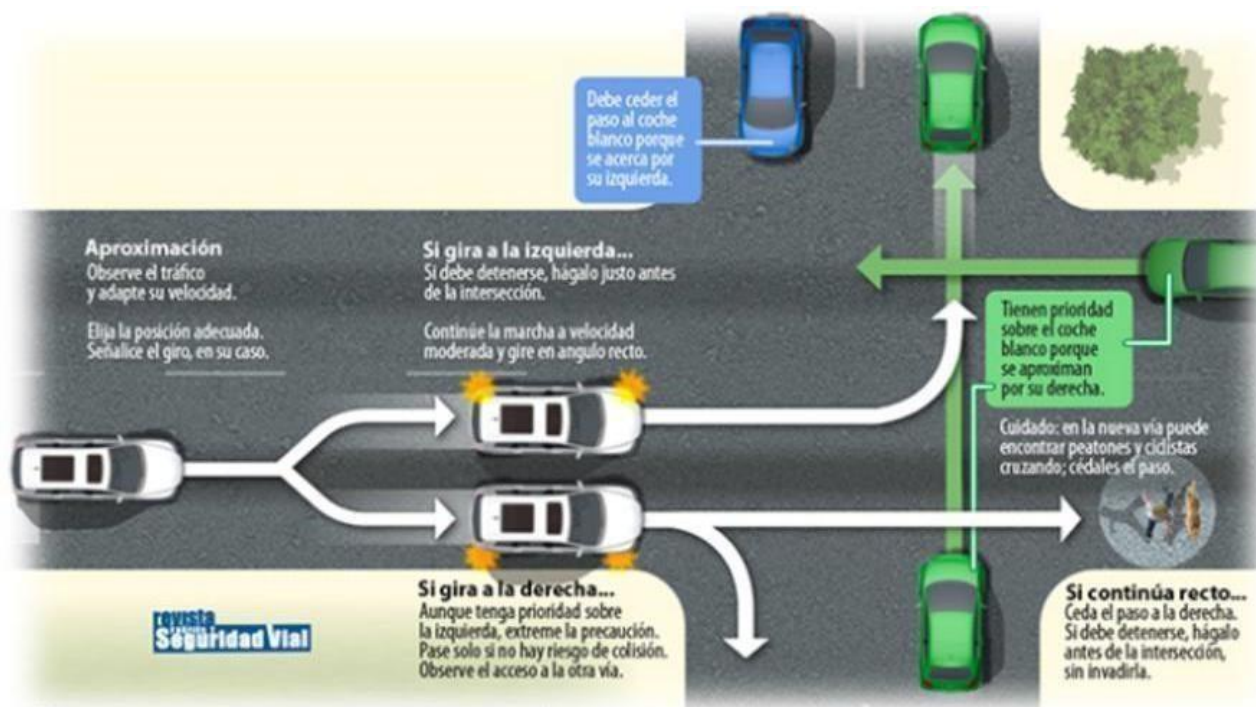
Para cualquier otra maniobra tiene prioridad el que conserva la derecha.

PRIORIDADES AL CRUZAR POR UNA INTERSECCIÓN O BOCACALLE

- **Semaforizada:** La prioridad está dada por la señal de tránsito luminosa (semáforo) que indica la conducta a seguir (desarrollado anteriormente en el apartado de señales luminosas)
- **No semaforizada:** El conductor que llega a una **bocacalle debe ceder el paso al vehículo que aparece a su derecha.** Esta prioridad **es absoluta y se pierde ante:**

- 1) Señalización específica contraria.
- 2) Vehículos ferroviarios.

- 3) Servicio público en emergencia.
- 4) Los vehículos que circulan por una vía de mayor jerarquía.
- 5) Peatones que cruzan por senda peatonal o zona habilitada.
- 6) Reglas especiales de rotonda.
- 7) Se desemboque de una vía de tierra en una pavimentada,
- 8) Se vaya a girar o se haya detenido la marcha, se conduzcan vehículos de tracción a sangre.



OTRAS PRIORIDADES DE PASO

En el caso que un vehículo estacionado o detenido desee incorporarse a la circulación, tendrá prioridad de paso sólo si el tránsito se encuentra interrumpido por la razón que fuere.

En una pendiente estrecha, donde el ancho de la vía no permite que circulen dos vehículos al mismo tiempo, **tiene prioridad de paso el vehículo que asciende por sobre el que desciende**, ya que tiene que realizar una tracción mayor y tiene menor campo visual. La única **excepción es cuando el vehículo que desciende es articulado** (como un camión con acoplado o un auto con tráiler), y en ese caso éste tendrá prioridad **Cuando un vehículo encuentre su mano obstruida** frente a él, debe cederle el paso a otro que esté circulando por la mano contraria.

Vehículos de emergencia: Si se aproxima un vehículo de emergencia (Policía, Bomberos o ambulancias) con las señales lumínicas/sonoras (balizas/sirenas) encendidas, esto indica que se encuentra en cumplimiento de sus funciones. **En este caso, el resto de los conductores debe facilitarle el paso y detenerse si fuese necesario.**

2. MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO



Los adelantamientos deben realizarse siempre por la izquierda y teniendo en cuenta las siguientes reglas:

- Antes de iniciar la maniobra verificar que esté desocupada la vía izquierda, que no se acerque ningún vehículo en sentido contrario y que no estén intentando sobrepasarlo.
- Tener una buena visibilidad es fundamental y **no se debe iniciar la maniobra si se acerca a un puente, una curva, una encrucijada, una cima o un lugar peligroso.**
- Advertir al vehículo que va adelante con un destello de luces y encender la luz de giro izquierda para indicar la maniobra, la cual debe permanecer encendida hasta concluir.
- Realizar la maniobra lo más rápido posible, teniendo en cuenta los puntos ciegos, donde hay posibilidad de no ver a los otros vehículos, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado y retornando a la vía derecha manteniendo la luz de giro encendida.
- Al observar la intención de ser sobrepasado se deberá posibilitar la maniobra al vehículo que está intentando sobrepasarlo, manteniéndose sobre la derecha y si es necesario reduciendo la velocidad.
- Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse se pondrá luz de giro izquierda; ante la cual se abstendrán del sobrepaso. En cambio, la luz de giro derecha indica posibilidad de hacerlo.
- En caminos angostos los camiones deben facilitar el adelantamiento de los vehículos automotores que intenten el sobrepaso.
- Todo conductor debe detener espontáneamente su vehículo cada vez que un transporte de pasajeros se detenga con el objeto de tomar o dejar pasajeros sobre el lado por el que a él le corresponde adelantarse y no tiene derecho a reanudar su marcha hasta tanto no hayan abandonado estos la calzada;

Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha en los siguientes casos:

Cuando el vehículo que lo antecede vaya a girar o detenerse hacia la izquierda.
En un embotellamiento, cuando la fila de la izquierda no avance o lo haga con más lentitud.

Para adelantar a un ciclista:

Se aconseja que el conductor de un vehículo que pretenda realizar adelantamiento debe **guardar una distancia de seguridad de al menos metro y medio (1.5 metros)**.

3. REALIZAR GIROS:

Se debe respetar la señalización y tener en cuenta las siguientes indicaciones:

Advertir la maniobra colocando luz de giro 30 metros antes de efectuar el mismo, circulando por el costado más próximo a realizar el giro.

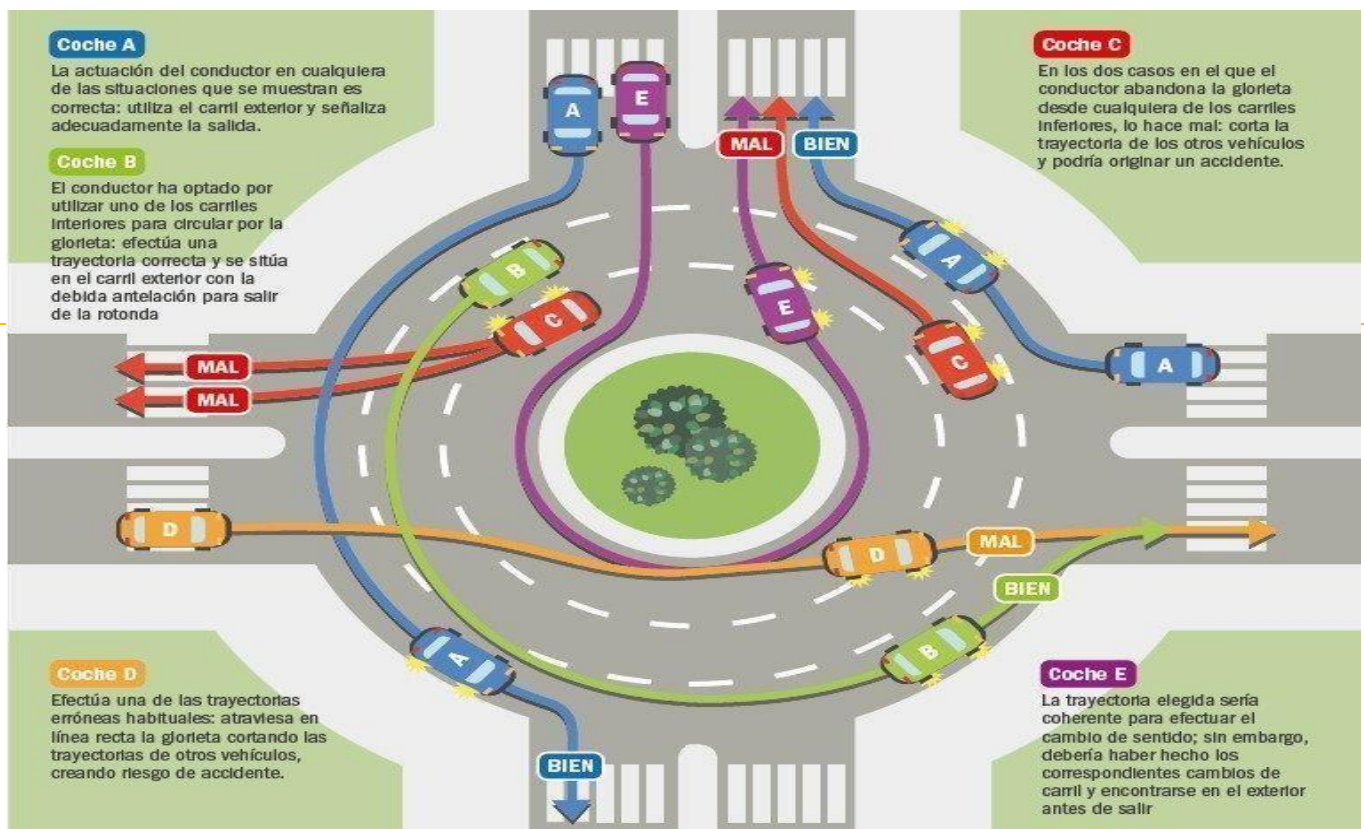
Reducir la velocidad girando a una marcha moderada y respetando el cruce de los peatones.

Si se pretende ingresar a una vía o garaje a la izquierda se debe reforzar la advertencia además de luz de giro con señal manual.

4. NORMAS PARA ROTONDAS

La circulación en ella será ininterrumpida.

Tiene prioridad de paso el que circula por ella, sobre el que intenta ingresar, debiendo cederla al que egresa.



5. CIRCULACION EN VIAS SEMAFORIZADAS

En las vías reguladas por semáforos se deben tener en cuenta las siguientes indicaciones:

a-VEHÍCULOS

- **Con luz verde:** avanzar.
- **Con luz roja:** detenerse antes de la línea de detención.
- **Con luz roja intermitente:** precaución detener el vehículo y luego avanzar
- **Con luz amarilla:** detenerse, si se estima que no va a finalizar el cruce antes de la luz roja.
- **Con luz amarilla intermitente:** circular con precaución teniendo en cuenta las prioridades

b- PEATONES

Responsabilidades de peatones en la vía pública.

- Circular por la vereda o las áreas peatonales.
- Cruzar la calzada por la demarcación horizontal de la senda peatonal. Si no hubiese, cruzar por la prolongación longitudinal de la vereda sobre la calle (esquina).
- En intersecciones semaforizadas, atravesar la calzada cuando:
 - el semáforo vehicular habilite el paso a los vehículos que circulan en su misma dirección; - tengan al frente un semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitándolos.
 - Si no puede ver el semáforo cuando esté detenido el tránsito de la vía que va a cruzar no se debe iniciar cruce.

Obligaciones de los conductores frente a peatones

- Si un vehículo tiene luz verde y va a girar para ingresar a otra vía, el conductor tiene la obligación de frenar y ceder el paso en el caso de que haya peatones cruzando por la senda peatonal.
- El conductor debe detener el vehículo para que los peatones terminen de cruzar, y antes de avanzar debe hacer contacto visual con los que aún no comenzaron a cruzar, aun sabiendo que obstruirá por un momento la bocacalle, el conductor debe detener el vehículo para que los peatones terminen de cruzar y antes de avanzar debe hacer contacto visual con el resto de los peatones que estén por cruzar.
- Si un peatón cruza por la mitad de la calle, aunque no esté respetando las normas, el conductor debe frenar y cederle el paso.
- En calles sin semáforo debe ceder el paso al peatón siempre que el mismo desee cruzar.
- Al ingresar o salir de un garaje, el conductor debe priorizar siempre la circulación del peatón: por ello se debe avanzar con el vehículo de frente, no marcha atrás.
- Los motovehículos tienen prohibido circular por la vereda, aún a baja velocidad.

c- CICLISTAS

La bicicleta es un vehículo y como tal, hay que revisar periódicamente su mecánica

Es obligatorio para circular una luz de color blanca en la parte frontal y una roja en la parte posterior de la bicicleta, y circular de forma segura en los lugares donde exista senda para ciclistas.

La circulación de un vehículo de dos ruedas suele ser más riesgosa porque por sus dimensiones es menos

visible. **Deberán utilizar de forma obligatoria casco usar ropa clara y reflectante, chaleco de alta visibilidad con reflectivos, además de luces por la noche.** Evitar el uso de ropa suelta ya que puede engancharse en un objeto y aumentar el riesgo de caídas.

Mantener una distancia de **1,5 metros de los vehículos estacionados** como precaución ante la posible apertura de puertas. Los otros conductores deben respetar la misma distancia lateral si desean sobrepasar o adelantar una bicicleta.

No utilizar auriculares ni dispositivos electrónicos mientras se circula ya que son un factor de distracción que impiden conectarse con lo que sucede alrededor.

¿Qué son el ciclovías?

Son el sector de la calzada señalado especialmente con una separación física o demarcación horizontal para la circulación exclusiva de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal de modo de resguardarlos del tránsito vehicular.

¿Qué son las biciesenda?

Son el sector señalado y acondicionado especialmente en veredas y espacios verdes para la circulación de circulación de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal. Cuando no existe la posibilidad de construir una ciclovía sobre la calzada, se construye una biciesenda sobre la vereda, siempre y cuando no genere conflictos con la circulación peatonal.

6. OTRAS DISPOSICIONES DE LA LEY RESPECTO DE LA CIRCULACION

- a. Semáforos aun con la luz verde** debe permitirse finalizar el cruce a los vehículos o peatones que ya lo han iniciado por el otro lado de la encrucijada. La vía debe estar expedita.
- b. En las vías de doble sentido** vehicular está prohibido el giro a la izquierda, salvo que haya una señal que lo permita.
- c. En las vías con dos o más carriles se deben tener en cuenta las siguientes indicaciones:**
 - Para cambiar de carril, indicar con la luz de giro correspondiente.
 - No circular a velocidad menor de la permitida para el carril.
 - Los vehículos de pasajeros y de carga deben circular siempre por el carril derecho, utilizando el izquierdo sólo para adelantamiento.
 - Si está permitida la circulación de vehículos tracción a sangre, deben hacerlo sólo por el carril derecho.
- d. En las autopistas se deben tener en cuenta las siguientes indicaciones:**
 - Las establecidas para vías multicarriles.
 - El carril izquierdo será utilizado sólo para adelantamiento.
 - No está permitida la circulación de vehículos de tracción a sangre, peatones, ciclomotores y maquinaria especial.
 - No se puede estacionar ni detenerse, salvo que hayas dársenas construidas al efecto.
 - En caso de circular remolcando un vehículo averiado se debe abandonar la autopista en la primera salida.

7. USO DE LUCES:

- **Luz baja:** Su uso es obligatorio desde que se pone en marcha el vehículo, salvo cuando corresponda la luz alta. Frente a condiciones de poca luz, sea de noche o de día con lluvia, niebla, humo, nubes de polvo o nevada, las luces bajas iluminan mejorando no solo la visibilidad del conductor, sino también la posibilidad de ser vistos por otros conductores.
- **Luz alta:** Se utilizan de noche en rutas insuficientemente iluminadas ya que por su intensidad y orientación proporcionan un área más extensa de iluminación. Su uso es obligatorio sólo en zona rural y autopistas, debiendo colocar luz baja cuando viene un vehículo de frente y al aproximarse a otro que va adelante.
- **Luces de posición:** Sirven para indicar la posición y el ancho del vehículo. Su función no es la de iluminar, sino que acompañan a las que lo hacen. Las delanteras deben ser de color blanco o amarillo y las traseras de color rojo. Deben permanecer encendidas junto con la luz baja o alta, la de chapa patente y las adicionales que correspondan.
- **Destellos:** Se utilizarán para pasar encrucijadas y para advertir la intención de sobrepaso. Luces intermitentes de emergencia: Deben usarse para indicar la detención en zonas peligrosas y ante la realización de maniobras riesgosas.
- **Luces de freno, giro, retroceso e intermitentes:** Los conductores deben anticipar las maniobras que van a realizar a través del uso de las luces. Se utilizarán teniendo en cuenta los fines propios, aunque la luz del día sea suficiente. Las luces que se utilizan para realizar estas señales son:
- **Luces de giro:** deben utilizarse para advertir que se desea cambiar de carril o incorporar a una vía accionando la luz del lado correspondiente **al menos 5 segundos antes de efectuar el cambio de carril o 30 metros antes de incorporarse a otra vía.**
- **Luces intermitentes de emergencia o balizas:** incluyen a las luces de giro accionando ambas luces de giro a la vez. Deben utilizarse para indicar que el vehículo se encuentra detenido o próximo a una maniobra de detención, estacionamiento o emergencia.



8. ESTACIONAMIENTO

En zona urbana:

- Será en el costado derecho de la calzada, quedando prohibido el estacionamiento sobre el costado izquierdo salvo señalización contraria.
- Se hará en una sola fila paralela a la acera derecha (a **20 cm de distancia del cordón y 50 cm de distancia entre vehículos estacionados**).
- Detener la marcha del motor y colocar freno de mano.

- En pendientes colocar las ruedas en ángulo con el cordón para evitar movimientos.
- En arterias de menos de 6 metros de ancho, se realizará solo de un lado de las mismas. En caminos de tierra se estacionará siempre sobre la derecha.

Sitios en los que está PROHIBIDO ESTACIONAR:

- Está prohibido el estacionamiento de vendedores ambulantes en caminos y banquetas para ofrecer su mercadería; y de vehículos para la venta en calzada y vereda, salvo frente al local comercial (habilitado).
- En zona rural a menos de 30 m de intersecciones, paso a nivel, puente, curvas, cimas de cuevas.
- En los primeros y últimos 5 m de cada cuadra.
- Entradas de garajes, estaciones de servicio, playas de estacionamiento.
- En zona urbana y rural a menos de 10 m de paradas de colectivos o lugares señalados a tal fin.
- En los lugares señalizados por la autoridad competente.
- En la vía pública para reparar vehículos en forma habitual.
- A menos de 5 metros del ingreso a:
 - Establecimientos sanitarios (hospitales, sanatorios, etc.).
 - Establecimientos educativos (en horas de clases)
 - Instituciones religiosas (en horario de ceremonias)
 - Hoteles (frentes demarcados) Instituciones bancarias (en horario de atención al público)
 - Locales de espectáculos (mientras se realicen funciones).

9. LIMITES DE VELOCIDAD

Los excesos de velocidad son responsables de la mayoría de los incidentes fatales, por ello es necesario respetar siempre los límites de velocidad, independientemente de la vía por la que se circule. Las velocidades son establecidas por normativa, pero por cuestiones de seguridad pueden ser modificadas en algunos tramos por la autoridad competente, que lo dará a conocer a través de las señales viales. Además de conocer y respetar las velocidades máximas, es necesario saber que existen velocidades mínimas de acuerdo al tipo de vía, ya que circular por debajo de ese límite también puede provocar un incidente vial.

La velocidad a la que se circula dependerá, además de los límites establecidos de:

- La salud del conductor,
- El estado del vehículo y su carga,
- La visibilidad existente,
- Las condiciones del tiempo, de la vía y la densidad del tránsito.


Para poder aplicar los límites de velocidad estipulados en esta Ley Provincial (9024), primero se debe conocer los conceptos de:

- **Avenida**: Vía pública de una zona urbana de más de un carril por mano
- **Calle**: Acera más calzada; espacio afectado a la vía pública y sus instalaciones anexas; comprendido entre líneas municipales de propiedad frentistas o espacio público en zonas urbanizadas.
- **Calzada**: Sector delimitado de la vía pública destinado a la circulación de vehículos.

- **Carretera:** Vía pública pavimentada en zonas rurales de uno o más carriles por mano, sin calzadas separadas físicamente, con o sin cruces a nivel y sin limitación de acceso directo desde los predios frentistas lindantes.
- **Semiautopista:** Vía multicarril con calzadas para ambas manos separadas físicamente, con algún cruce a nivel y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.
- **Autopista:** Vía multicarril con calzadas para ambas manos separadas físicamente, sin cruces a nivel, con accesos controlados y sin ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.
- **Ruta:** Vía pública pavimentada o no, que es camino de comunicación entre pueblo, localidades, y ciudades; que se desplaza por zonas urbanas, suburbanas o rurales, de uno o más carriles por mano, con o sin cruces a nivel y sin límite de acceso directo desde los predios frentistas lindantes

a. LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD (Ley 9024)

Los excesos de velocidad son responsables de la mayoría de los incidentes fatales, por ello es necesario respetar siempre los límites, independientemente de la vía por la que se circule.

	Autos	Motovehículos	Camiones y automóviles con casas rodantes acopladas	Microbús, ómnibus y casa rodantes motorizadas
Autopista	130 km/h	130 km/h	80 km/h	100 km/h
Semiautopista	120 km/h	120 km/h	80 km/h	90 km/h
Ruta rural	110 km/h	110 km/h	80 km/h	90 km/h
Ruta urbana	60 km/h	60 km/h	60 km/h	60 km/h
Avenida	60 km/h	60 km/h	60 km/h	60 km/h
Calle	40 km/h	40 km/h	40 km/h	40 km/h

b. LÍMITES MÁXIMOS ESPECIALES (Ley 9024)

La velocidad precautoria permite al conductor tener siempre el dominio total de su vehículo, sin entorpecer la circulación ni ponerse en peligro a sí mismo ni a terceros.


- **Paso a nivel** sin barreras y sin semáforos: **20 km/h.**
- **Encrucijadas** urbanas sin semáforo: **20 km/h.**
- **Establecimientos escolares** y deportivos de gran concurrencia de personas, durante su funcionamiento: **20 Km/h.**

c. LÍMITES SEÑALIZADOS

Son establecidos por la autoridad de aplicación teniendo en cuenta las condiciones de seguridad y la fluidez del tránsito

d. LÍMITES MÍNIMOS DE VELOCIDAD (Ley 9024)

Además de conocer y respetar las velocidades máximas, es necesario saber que existen velocidades mínimas de acuerdo al tipo de vía, ya que circular por debajo de ese límite también puede provocar un incidente vial.

	Autos	Motovehículos	Camiones y automóviles con casas rodantes acopladas	Microbús, ómnibus y casa rodantes motorizadas
Autopista	65 km/h	65 km/h	65 km/h	65 km/h
Semiautopista	40 km/h	40 km/h	40 km/h	40 km/h
Ruta	40 km/h	40 km/h	40 km/h	40 km/h
Avenida	40 km/h	40 km/h	40 km/h	40 km/h
Calle	20 km/h	20 km/h	20 km/h	20 km/h

10. SANCIONES POR INFRACCIONES A LA LEY

Las sanciones por infracciones a la ley son de cumplimiento efectivo, es decir no pueden ser aplicadas con carácter condicional, ni en suspenso y consisten en:

- Multa **b**-Inhabilitación para conducir vehículos. Para el caso de inhabilitación, cumplida la misma, se deberá concurrir a un centro de emisión de licencias de conducir para obtener la habilitación, debiendo cumplir los requisitos exigidos para la obtención por primera vez de la licencia de conducir.
- **c**-Trabajo comunitario, accesoria al inciso a) y b) **d**-Decomiso, accesoria al inciso a) y b), implica la pérdida de los elementos cuya colocación, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido; Las multas podrán ser aplicadas juntamente con cualquier otro tipo de sanción. **e**-Secuestro del vehículo en los casos previstos **f**-Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública.
- El importe de las multas se establece con la unidad fija (U.F.), cuyo valor se determina en la ley impositiva vigente.

11. RETENCION DE LICENCIAS DE CONDUCIR

Estas sanciones que contemplan faltas de leves a más graves pueden incluir multas, inhabilitación, secuestro del vehículo en los casos previstos por la ley, trabajo comunitario y concurrencia obligatoria a cursos de capacitación, e incluso la retención de la licencia de conducir en casos específicos, tales como:

- Cuando su término de vigencia se encuentre vencido
- Cuando la categoría de la licencia de conducir no corresponda con la clase del vehículo automotor que conduzca;
- Cuando de su examen surgiera la presunción de que estuviera adulterada materialmente o falseada;
- Cuando haya caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente;
- En los casos que el conductor se encontrare inhabilitado por Juez competente;
- Cuando sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular de la Licencia, excepto a los discapacitados debidamente habilitados.

12. RETENCION DE VEHICULOS

Procederá la retención o el retiro de los vehículos en los siguientes casos, sin perjuicio de la multa que pudiera corresponder:

- Cuando se constate que circulan sin los dispositivos de seguridad reglamentarios o en condiciones deficientes, en forma tal que entrañen peligro para personas o bienes o para la conservación de caminos y calles;
- Cuando se encuentren indebidamente estacionados;
- Cuando encontrándose bien estacionados en vías o lugares públicos se constate su permanencia continua en el mismo sitio por más de tres (3) días hábiles. La permanencia referida hará presumir el abandono;
- Cuando circulen sin el correspondiente sistema silenciador en condiciones o produciendo la emisión indebida de gases contaminantes

13. TIPOS DE FALTAS VIALES

a. FALTAS GRAVÍSIMAS

Está prohibido conducir en la vía pública:

1. Sin la habilitación para ello y ceder o permitir la conducción a personas que no cuenten con la referida habilitación;
2. Careciendo de seguro obligatorio.
3. Viajando los ocupantes del vehículo sin el cinturón de seguridad correspondiente, debidamente abrochado, tanto en las plazas delanteras como traseras;
4. Viajando con menores de doce (12) años en el asiento delantero y con menores de cuatro (4) años de edad sin el dispositivo de retención infantil homologado;
5. Viajando con mascotas o animales domésticos que no se encuentren colocados en las plazas traseras y sujetados, de tal modo que no interfieran con la libertad de movimientos, el campo de visión y la atención permanente que debe tener el conductor;
6. En automóviles, bajo los efectos del alcohol, con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro

en sangre. Para quienes conduzcan bicicletas con o sin motor, motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro en sangre. Para los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, se dispone que deban conducir con tasa de alcoholemia cero gramos por litro en sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a Conducir sin la habilitación para ello y ceder o permitir la conducción a personas que no cuenten con la referida habilitación;

7. En todos los vehículos bajo los efectos de psicotrópicos, estupefacientes, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro;
8. En todos los vehículos, haciendo uso de sistemas de telefonía móvil análoga, auriculares, utilizando pantallas o monitores de video similares en el habitáculo del conductor y cualquier otro medio de comunicación inalámbrico, o adaptado que influyan en la disminución de atención del conductor, como así también el envío o recepción de mensajería instantánea;

A contramano, sobre los separadores del tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en

9. caso de emergencia;
10. Circulando marcha atrás, excepto para estacionar, o en los casos de egresar de un garaje o de una calle sin salida;
11. Cambiando de carril o fila, adelantarse o detenerse en una curva, encrucijada y otras zonas peligrosas, no respetando la velocidad precautoria;
12. Cruzando un paso a nivel, cuando las barreras estén bajas, las señales de advertencia en funcionamiento o la salida no expedita y/o detenerse sobre los rieles o a menos de 5mt.;
13. En motocicletas cualquiera fuera su cilindrada sin casco homologado;
14. Con vehículos que derramen combustible, que emitan gases, humo, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios;
15. Fugarse del lugar luego de ser partícipe de un accidente de tránsito;
16. Negando o siendo reticente a suministrar en casos de ser requerida por la autoridad de aplicación, los datos esenciales de la Licencia Nacional de Conducir, ya sea en soporte Físico o Digital expedida por la autoridad pertinente a través de los medios habilitados o del seguro obligatorio."
17. Impedir y obstruir el avance de los vehículos de seguridad, policiales, de auxilio o de las fuerzas armadas, cuando se hallen en cumplimiento de su misión específica;
18. Participar u organizar en la vía pública competencias no autorizadas de destreza o velocidad con vehículos;
19. Conducir transportando sustancias inflamables o explosivos, violando disposiciones reglamentarias y/o con cargas que superen las dimensiones permitidas;
20. Ingresar en una encrucijada o cruce peatonal estando el semáforo en rojo, como así también no detener la marcha ante un cartel indicador: "Pare";
21. No respetar las prioridades circulatorias previstas en esta ley;
22. Sobrepasar el límite de velocidad máxima y mínima establecidos por esta ley, con un máximo de tolerancia del diez por ciento (10%)
23. No acatando o resistiendo los requerimientos de la autoridad de aplicación en lo que respecta a las reglas de circulación;
24. Causar daños de consideración a la infraestructura vial como consecuencia de observar conductas antirreglamentarias.

b. FALTAS GRAVES

Se denominan faltas graves incurrir en la comisión de conductas prohibidas por el Art. 52. Está prohibido conducir en la vía pública

1. Circulando por la vía pública **sin las luces bajas encendidas** desde el comienzo;
2. Se establece que **todos los conductores de vehículos se encuentran obligados a someterse a las**

pruebas que la reglamentación de la presente establezca para la Disminuyendo arbitraria y bruscamente la velocidad y/o realizando movimientos zigzagueantes o maniobras intempestivas;

3. Girando sobre la calle o avenida para circular en sentido opuesto (**giro en "u"**);
4. Obstruyendo el paso de vehículos o peatones en una bocacalle, avanzando con derecho a hacerlo, si del otro lado no hay espacio suficiente para su ubicación;
5. Conduciendo a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha;
6. Deteniéndose irregularmente sobre la calzada, estacionar sobre la banquina o detenerse en ella, excepto casos de emergencia;
7. Con cubiertas con fallas o sin la profundidad reglamentaria;
8. Transportando cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos;
9. En bicicleta con o sin motor, ciclomotores y motocicletas, aferrados de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores;
10. Manteniendo entre sí, los ómnibus y camiones, que transiten en multicarriles una distancia menor a cien (100) metros, salvo para iniciar una maniobra de adelantamiento, de acuerdo con las precauciones e indicaciones de esta ley;
11. **Con un tren de vehículos integrados por más de un acoplado**, salvo lo dispuesto para las maquinarias especiales y agrícolas;
12. Arreando hacienda, salvo por camino de tierra y fuera de la calzada y la banquina;
13. **En vehículos automotores con bandas de rodamiento metálicas o con chapas, tetones, cadenas, clavos u otro elemento que dañe la calzada, salvo sobre barro, nieve o hielo**;
14. Con vehículos de tracción animal en las zonas urbanas, salvo autorización expresa de la Dirección de Seguridad Vial de la Provincia de Mendoza;
15. Circular por la vía pública en motos deportivas, cross, enduro, cuatriciclo, arenero, karting, cualquiera sea su cilindrada o cualquier otro tipo de vehículo que no cumpla con las condiciones técnicas de seguridad activas y pasivas;
16. Adelantarse por la derecha a otro vehículo salvo las excepciones previstas en esta ley;
17. Circulando inadecuadamente, obstruyendo la fluidez del tránsito;
18. Deteniéndose sobre la calzada en vía de circulación no urbana y sobre la banquina, salvo en el caso que una avería imposibilite el movimiento del vehículo;
19. Un vehículo de transporte público, deteniéndolo de modo tal que no permita que lo adelanten vehículos que transitan ocupando los carriles de circulación no adyacentes a la vereda;
20. Transgrediendo gravemente las condiciones técnicas de seguridad del vehículo, en los términos de los Arts. 30, inciso a) y 31 incisos a), b), d), e), f), i) y m); 32 incisos a), b), c), d), g), i) puntos 1,2,3 y 4;
21. Circulando sin el correspondiente sistema silenciador en condiciones, produciendo la emisión indebida de gases contaminantes y sonoros;
22. En vías de doble mano con semáforos girando a la izquierda, salvo señal que lo permita.
23. No advirtiendo la maniobra de giro a realizar con la suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente
24. detección de posibles intoxicaciones; la negativa a realizar la prueba constituye falta grave.

c. FALTAS LEVES

Está prohibido conducir en la vía pública:

1. **Remolcando automotores**

2. En bicicleta con o sin motor, sin casco homologado;
3. **Usando la bocina o señales acústicas, salvo en caso de peligro;**
4. Estacionar vehículos sobre la acera, impidiendo y dificultando la circulación peatonal y de personas discapacitadas.

REVISION GENERAL DEL VEHICULO

MANTENIMIENTO GENERAL DEL VEHICULO

Aprender a realizar un buen mantenimiento del vehículo es velar no sólo por la vida útil del auto sino también por la seguridad propia y de los demás.

- **Revisar semanalmente el nivel de agua del radiador.** No quitar el tapón de presión cuando el motor se encuentra todavía caliente.
- **Revisar mensualmente el líquido de transmisión.** Con motor en marcha y caliente. Cambiar a la 1ra. marcha para avanzar y luego a marcha atrás para estacionar. Extraer la varilla de medición, limpiarla, colocarla nuevamente y extraerla otra vez. Si es necesario, añadir el líquido adecuado acorde al auto.
- **Revisar aceite mensualmente.** Extraer la varilla y limpiarla. Insertarla y extraer otra vez. Si el nivel es bajo, añadir aceite. Cada vez que se realice el cambio del aceite, cambiar el filtro.
- **Revisar mensualmente el líquido de frenos.** Si necesita líquido, añadir lo necesario sin sobrepasar la línea de marca establecida en el depósito. Revisar el sistema, buscando escapes o pérdidas de líquido de frenos.
- **Revisar el depósito de agua del limpiaparabrisas y mantenerlo lleno.** En caso de zonas frías, controlar si el depósito tiene el agua escarchada o congelada.
- **Examinar mensualmente correas y conductos de goma.** Cambiar las correas desgastadas, deterioradas o picadas. Las correas deben estar siempre tensas (algunos vehículos poseen tensores de correas y no necesitan ser ajustados). Cambiar los conductos de goma deteriorados, rotos o quebradizos, y estirar las abrazaderas.
- **Revisar cada dos meses el filtro de aire.** Renovarlo en caso de encontrarse con suciedad.
- **Revisar la batería en cada cambio de aceite:** los cables deben estar conectados de forma segura y libre de corrosión en los bornes. Añadir solamente agua destilada a las partes que la necesiten.
- **Mantener limpios los limpiaparabrisas.** Cambiarlos regularmente evitando que se endurezcan, se agrieten o se gasten.
- **Verificar regularmente el funcionamiento de las luces del vehículo:** luces de frenos, intermitentes, luces de emergencia, altas y bajas.
- **Revisar mensualmente las ruedas y la presión.** Deben estar infladas con la presión correcta. Inspeccionar que no tengan cortes o presenten desgastes. Si se encuentran gastadas en zonas desiguales posiblemente la dirección necesite atención—alineación y balanceo—.
- **Es conveniente rotar las ruedas.**
- **Verificar si debajo del auto se presentan piezas oxidadas o picadas** - caño de escape, tanque, silenciador, caños u otras partes y cambiarlas o arreglarlas.

- **Revisar los amortiguadores.** Verificar si tienen pérdidas. Apoyarse sobre el vehículo y presionarlo hacia abajo para comprobar cómo trabajan. En caso de realizar cambio de amortiguador es conveniente la sustitución de a dos.

1. REVISION TECNICA OBLIGATORIA (RTO)

Los vehículos automotores, acoplados, y semiacoplados destinados a circular en la vía pública, están sujetos a una revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de las piezas y sistemas que hacen a la seguridad activa y pasiva y la emisión de gases contaminantes.



a. ¿Qué es la RTO?

La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) es una inspección mecánica y técnica que permite conocer el estado de vehículos y motovehículos, y determinar si cuenta con las condiciones mínimas que garanticen la seguridad del conductor, la de los pasajeros del vehículo y también los usuarios de la vía pública. El Gobierno Nacional implementó el servicio RTO (Ley 24.449 y 26.363) de carácter obligatorio, para todo el parque automotor radicado en el territorio nacional, conforme lo dispone la normativa vigente. La RTO tiene por objeto prevenir y evitar los accidentes de tránsito causados por defectos del vehículo, y disminuir la contaminación ambiental.

b. ¿Quiénes deben hacer la RTO?

- **Motos:** tendrán un plazo de gracia de **veinticuatro (24) meses a partir de su fecha de patentamiento original** para realizar su primera Revisión Técnica Obligatoria.
- **Autos, camionetas, furgones:** que estén afectados al **uso particular** tendrán un **plazo de gracia de treinta y seis (36) meses a partir de su fecha de patentamiento original** para realizar su primera Revisión Técnica Obligatoria.
- **Camiones:** que estén afectados al uso particular: tendrán un plazo de gracia de **doce (12) meses a partir de su fecha de patentamiento original**, para realizar su primera Revisión Técnica Obligatoria.
- **Acoplados y semi acoplados:** que estén afectados al uso particular: tendrán un plazo de gracia de **doce (12) meses a partir de su fecha de patentamiento original**, para realizar su primera Revisión Técnica Obligatoria.

c. ¿Qué se verifica?

Los controles que se realizan sobre los vehículos en la Revisión Técnica son los siguientes:

- Sistema de frenado
- Sistema de suspensión
- Sistema de transmisión
- Sistema de iluminación
- Sistema de rodamiento
- Sistema de dirección
- Limpiaparabrisas
- Parabrisas, luneta y cristales laterales
- Espejos retrovisores
- Emisión de contaminantes, gases de escape, pérdidas de fluidos
- Estado general de vehículo y carrocería, elementos salientes o cortantes, deterioros, guardabarros, paragolpes, defensas reglamentarias, altura, puertas, capot y baúl.
- Dispositivos del sistema de instrumental y registro de operaciones.
- Accesorios de seguridad y elementos para emergencia tales como cinturones de seguridad, apoya cabezas, extintores o matafuegos, balizas triángulo reflectante, chaleco refractario y botiquín de primeros auxilios.
- Nivel de intensidad sonora, silenciador y sistema de escape.

d. La RTO puede arrojar los siguientes resultados:

- **Aprobado:** En este caso el vehículo no presenta deficiencias o las mismas no inciden sobre los aspectos de seguridad para circular en la vía pública. Será válido para circular por el periodo de un año.
- **Condicionado:** En este caso el vehículo denota deficiencias que exigen una nueva inspección, será válido para circular solo por SESENTA (60) días hábiles inmediatos a su emisión. Este certificado será emitido por una (1) sola vez y deberá consignar la fecha límite para efectuar la nueva verificación. Vencida la fecha límite no podrá emitirse otro certificado CONDICIONADO y se considerará automáticamente a dicho certificado como RECHAZADO, sin necesidad de declaración alguna por parte del Centro de Revisión Técnica. La nueva verificación abarcará solo las partes que fueron rechazadas.
- **Rechazado:** En este caso no se permitirá que el vehículo circule por ofrecer riesgos a transportados y/o terceros. El certificado deberá consignar expresamente que el vehículo no se encuentra autorizado para circular en la vía pública. El vehículo deberá ser retirado del Centro de Revisión Técnica en un remolque contratado por el usuario.

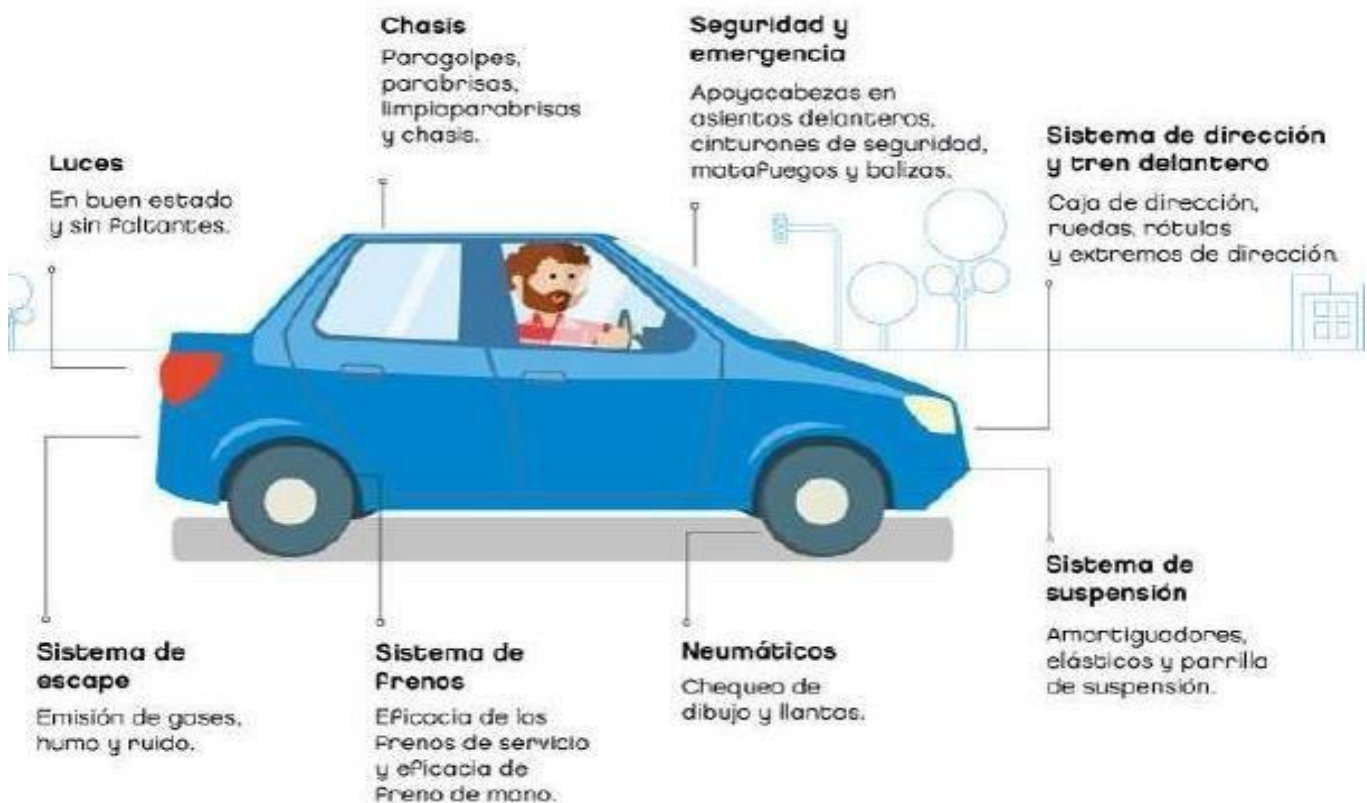
2. ELEMENTOS DE SEGURIDAD DEL VEHICULO

Los elementos de seguridad configuran una parte importante de las conductas saludables a llevar a cabo por los conductores para mejorar la convivencia del tránsito resultando más seguro y previsible. A ésta problemática han respondido las industrias automotrices desarrollando elementos de seguridad cada vez más efectivos. Por ejemplo, al cinturón de seguridad se lo ha complementado con el apoyacabeza.

Hay que considerar que simultáneamente a la obligatoriedad del uso de estos elementos, es prioritaria la tarea de conocimiento previo respecto del vehículo que vamos a conducir no sólo para evitar desperfectos o disminuir el deterioro sino también para prevenir siniestros.

Todos los vehículos tienen una vida útil y después de eso aparece un desgaste natural que puede poner en riesgo la vida de los pasajeros y del resto de los usuarios de la vía pública, especialmente el peatón. De allí, la importancia de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) en la cual se realiza un chequeo mecánico a los vehículos, con el propósito de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad vial, y prevenir y reducir siniestros.

¿Qué controlamos?



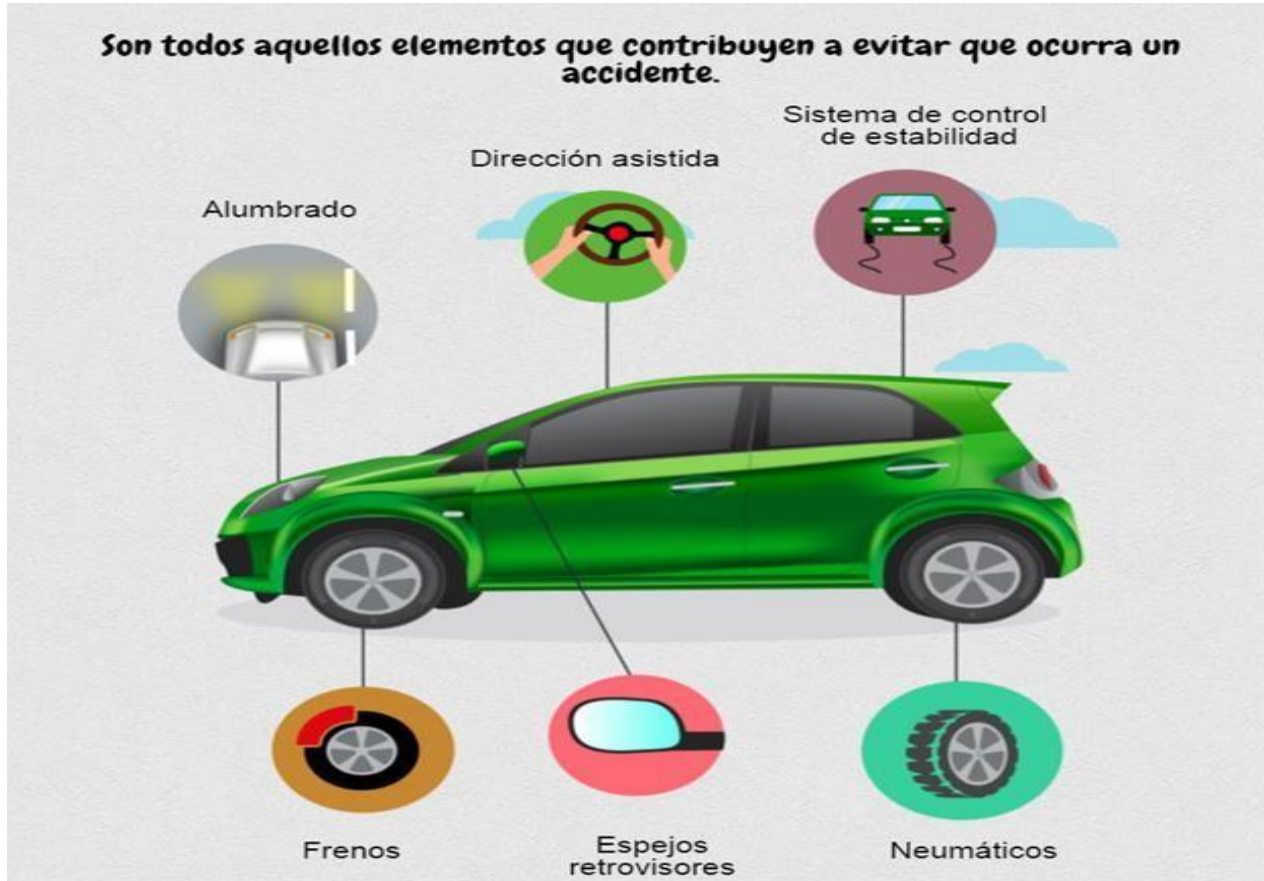
Antes de subirnos a un auto debemos asegurarnos que todo funcione correctamente por nuestra propia seguridad y la de los demás.

Lo primero que tenemos que saber es que existen tres tipos de seguridad en el estado de un vehículo: **Seguridad Activa, Seguridad Pasiva y Seguridad Preventiva.**

SEGURIDAD ACTIVA

Son todos aquellos elementos que actúan permanentemente garantizando el correcto funcionamiento de un vehículo en movimiento. Contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible, evitar un siniestro.

Este tipo de seguridad aspira a evitar al máximo los accidentes.



LA SEGURIDAD ACTIVA ESTÁ COMPUESTA PRINCIPALMENTE POR LOS SIGUIENTES DISPOSITIVOS:

a. Sistema de suspensión



La suspensión tiene una labor muy relevante en la seguridad activa. Sirve para dar comodidad al vehículo, disminuyendo la transmisión de irregularidades del terreno al habitáculo y favoreciendo el agarre del automóvil al suelo y, por tanto, su estabilidad. Los amortiguadores son los mecanismos que proporcionan seguridad y confort durante la conducción, aportando estabilidad al vehículo.

Ante el mal estado de los amortiguadores:

- **La distancia de frenado aumenta y se vuelve más inestable.**
- Los neumáticos se desgastan mucho antes e inducen a la disminución de la sujeción, esto aumenta el riesgo del efecto planeo sobre el agua del vehículo.
- El nivel de confort de los ocupantes se ve reducido por las sacudidas durante la conducción.
- Se deterioran algunos de los elementos de los sistemas de suspensión y dirección del vehículo.
- Puede provocar encandilamiento a los conductores que transitan en sentido contrario.
- Se acentúa la inestabilidad de la dirección y la dificultad de controlar el vehículo en las curvas. El desgaste de los amortiguadores es difícil de detectar debido a que los conductores se habitúan, de forma progresiva, a las deficiencias del sistema del auto.

Detección de fallas en los amortiguadores

Una primera mirada sólo permite establecer si los mismos presentan pérdida de aceite y determinar si es necesario reemplazarlos. Lo primero que se debe controlar es la estabilidad del automóvil, la tendencia del vehículo a salirse de la vía mientras se encuentra en circulación indica que los amortiguadores traseros se encuentran en mal estado. Asimismo, si el automóvil tiene dificultad para girar en las curvas puede ser una consecuencia del mal estado de los amortiguadores delanteros.

Siempre con el motor en marcha:

- Girar la dirección entera hacia la izquierda y mover el vehículo hacia adelante a poca velocidad; frenar de golpe y mirar el capot. El lado izquierdo debe bajar, subir y, en la siguiente bajada, detenerse el movimiento.
- Luego dar marcha hacia atrás y frenar. La parte trasera derecha debe bajar, subir y, en la siguiente bajada, detenerse el movimiento.
- Luego, cambiar la dirección hacia el otro lado, y repetir los pasos 1 y 2 para comprobar los otros dos amortiguadores.

b. Sistema de freno



El sistema de seguridad activa más importante del automóvil. Su función es la de detener o disminuir la velocidad de un vehículo. Esto ocurre mediante la fricción del tambor o el disco con las pastillas.

En la acción del frenado, también van a influir otros factores: la velocidad desarrollada, las condiciones de la vía por la que se circula (estado del asfalto, clima, etc) y la mecánica vehicular (estado y presión de los neumáticos, funcionamiento de los amortiguadores, etc). El freno es el mecanismo encargado de aminorar la marcha del vehículo o detenerlo mediante el rozamiento o fricción del tambor o disco con las pastillas.

La fuerza de frenado debe asegurar una rápida detención de las ruedas, pero sin llegar a bloquearlas. Para que eso sea posible es fundamental tener en cuenta las condiciones de la vía y el

estado general de los mecanismos del vehículo (neumáticos, suspensiones, etc.).

ABS (SISTEMA ANTIBLOQUEO DE RUEDAS) cumple una función muy importante en caso de frenadas bruscas o de emergencia. Este sistema funciona sólo en el momento en que las ruedas se bloquean, limitando y descargando la presión de frenado sobre la rueda bloqueada, para que pueda volver a girar y conseguir adherencia nuevamente. Optimiza la frenada y garantiza la gobernabilidad de la dirección en condiciones críticas.

Funcionamiento del ABS:

Funciona a través de un sistema electrónico de control con tres fases cíclicas (que se repiten constantemente) que son:

Aumento de la presión en el circuito hidráulico

Mantenimiento de la presión del circuito hidráulico.

Disminución de la presión del circuito hidráulico.

En el uso cotidiano del automóvil, se acostumbra a pisar el freno teniendo en cuenta la disminución de velocidad que se quiere conseguir.

c. Sistema de dirección



La dirección orienta las ruedas a voluntad del conductor, con precisión y suavidad, e influye directamente en la estabilidad del vehículo.

Si la dirección es asistida, el esfuerzo sobre el volante se reduce considerablemente a través de un sistema hidráulico que realiza la mayor parte del trabajo necesario para girar la dirección.

Los sistemas de dirección servoasistida permiten hacer menos esfuerzos en el volante a la hora de maniobrar el auto parado, manteniendo una dirección correcta cuando circulamos a altas velocidades.

También estos sistemas de dirección pretenden asegurar un perfecto control del vehículo incluso en condiciones límite.

Las presiones de trabajo del sistema hidráulico se taran (calibran) para que quienes se sienten al volante, sientan constantemente un alto grado de adherencia de los neumáticos con la carretera, permitiendo, de esta manera, un grado de seguridad muy alto.

Consejos para el correcto mantenimiento de la dirección:

1. Revisar de forma periódica todos los elementos de su sistema:

- en la barra de dirección los elementos que más se desgastan son los extremos de dirección y la cremallera.
- en la columna de dirección revisar el piñón de dirección.
- en el sistema hidráulico para direcciones asistidas debemos comprobar que la presión de la bomba es la correcta y que no se produzcan fugas en el circuito.

2. Verificar con el vehículo en marcha que los elementos de la dirección (ya sea mecánica o asistida)

funcionen correctamente. Ajustar la alineación de la dirección y equilibrar los neumáticos si fuese necesario.

3. La falta de lubricante, mala presión o desgaste excesivo de los neumáticos, el mal estado de los amortiguadores o el desgaste de los propios mecanismos de dirección son elementos que perjudican seriamente a la dirección del vehículo.

Si la dirección se vuelve dura, inestable o si hace ruidos extraños, lo mejor es acudir al taller y pedir una revisión completa antes de que los daños sean mayores.

d. Neumáticos



Los neumáticos, como elementos básicos en la seguridad activa de los automóviles, deben desarrollar y garantizar las máximas prestaciones posibles. Esto requiere una amplia gama de condicionantes dinámicas en su diseño y construcción, debido a las exigencias de este componente en su servicio.

Las ruedas son el último eslabón de transmisión de movimiento en el vehículo y su punto de apoyo en el suelo.

Su estado influye decisivamente sobre el comportamiento del automóvil. Presión y estado del dibujo son factores a tener en cuenta para contar con la absoluta garantía de que el neumático cumple correctamente sus funciones.

Profundidad del dibujo

La profundidad de la banda de rodadura **no debe ser menor a 1.6 mm en automóviles, 1.0 mm en motovehículos.**

Una profundidad inferior compromete el agarre sobre pavimento mojado y puede producir aquaplaning.

Para conocer la profundidad del dibujo de sus ruedas, hay que recordar que los neumáticos disponen de testigos, situados en diferentes puntos, al fondo de los canales de drenaje. Cuando dibujo y testigo se encuentran al mismo nivel, necesita, obligatoriamente, cambiar el neumático.

Tampoco se debe olvidar la inspección visual de los costados del neumático: cortes, trozos de goma levantados o abultamientos laterales que indican la rotura de las capas interiores y que nos ponen sobre aviso de cara a la seguridad.

Presión

Cabe recordar que cada vehículo usa una presión determinada en el neumático. El manual de uso del vehículo nos ofrecerá el máximo y mínimo a poner.

Para su medición es recomendable hacerlo con los neumáticos fríos y controlarla periódicamente.

Una mayor o menor presión de la correspondiente produce una menor adherencia a la calzada y un mayor desgaste del neumático, acortando su período de vida útil.

Tener en cuenta que en el neumático están detallados datos tales como fecha de fabricación, índice de carga, velocidad máxima que puede soportar, etc.

Los neumáticos deben:

- Soportar el peso del auto y resistir las transferencias de carga en aceleración y en frenada.
- Transmitir la potencia útil del motor y los esfuerzos de frenada en curva.
- Rodar regularmente de forma segura y el mayor tiempo.
- Guiar el auto con precisión, por cualquier tipo de suelo y condición climática.
- Actuar como colchón amortiguador de las irregularidades de la carretera, asegurando el confort del conductor y de los pasajeros.
- Participar en tres aspectos fundamentales como son: estabilidad, suspensión y frenada.

- Existen diversas sensaciones que indican que las ruedas llevan una presión inadecuada. Si un automóvil es incapaz de mantener una línea recta o se desvía al frenar puede ser debido a que las ruedas delanteras llevan una presión demasiado baja. Por otro lado, si la parte trasera del automóvil realiza movimientos extraños en las curvas, es muy posible que los neumáticos traseros estén desgastados o con una presión inadecuada.
- Si un neumático rueda con la presión más baja de lo recomendado sufre un mayor desgaste y, por consiguiente, mayor posibilidad de reventar.

SEGURIDAD PASIVA

- Los elementos que componen este tipo de seguridad reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el accidente es inevitable.



LA SEGURIDAD PASIVA ESTÁ COMPUESTA PRINCIPALMENTE POR:

a. Airbag



El airbag es un mecanismo que infla instantáneamente una bolsa con gas al chocar el vehículo, evitando que los ocupantes del coche se golpeen contra el volante, el tablero o los asientos delanteros. Dado que es un dispositivo de seguridad pasiva porque no se encuentra activado constantemente, actúa sólo en el momento de un impacto. Está a "la espera de la ocurrencia de un siniestro" a diferencia, por ejemplo, del cinturón de seguridad que permanece activado aun cuando no ocurra ningún siniestro.

Son seguros, siempre que exista una distancia mínima de 25 cm del cuerpo, por si éste llegara a desplegarse.

Airbag en acción

Se acciona al chocar a unos 18 kilómetros por hora con un objeto indeformable, o a 45 kilómetros por hora contra un obstáculo deformable.

1. El detector produce un impulso eléctrico.
2. Se encienden unas pastillas de un generador de gas.
3. Al encenderse el combustible sólido del generador ocurre una reacción química.
4. El combustible explota - expansión violenta en milésimas de segundos – y produce gas nitrógeno en cantidad y presión suficiente como para inflar la bolsa en 20 centésimas de segundo.
5. El gas despliega la bolsa.
6. La bolsa sale a una velocidad de 300 km por hora, aproximadamente.
7. El proceso antes descrito dura aproximadamente unas 70 milésimas de segundo.
8. Inmediatamente después del inflado instantáneo el gas se escapa por unos orificios pequeños que tiene la bolsa permitiendo la movilidad de los ocupantes del vehículo.

b. Cinturón de seguridad y Apoya cabezas



Luego de un impacto, el vehículo se desacelera inesperada y violentamente, y los ocupantes del vehículo se desplazan a la misma velocidad a la que se encontraban viajando. Si ninguna fuerza actúa sobre ellos para detenerlos, éstos impactarán contra cualquier elemento que encuentren en su trayectoria.

El cinturón de seguridad impide que el conductor sea lanzado a través del parabrisas y estrellarse con objetos externos, y también evita que los ocupantes del vehículo sufran golpes que puedan desmayar- los o paralizarlos, pudiendo de esta forma liberarse inmediatamente.

Condiciones para los cinturones de seguridad

- Los cinturones de los asientos delanteros deben ser de tres puntos de sujeción, es decir, una combinación de cinturones abdominal y diagonal, y deberán contar con hebillas de seguridad con un botón de apertura rápida.
- Es conveniente que los cinturones de seguridad de los asientos traseros sean del mismo tipo que los delanteros, de tres puntos. En muchos vehículos cubren solamente la cintura de los pasajeros.



Importancia del cinturón de seguridad

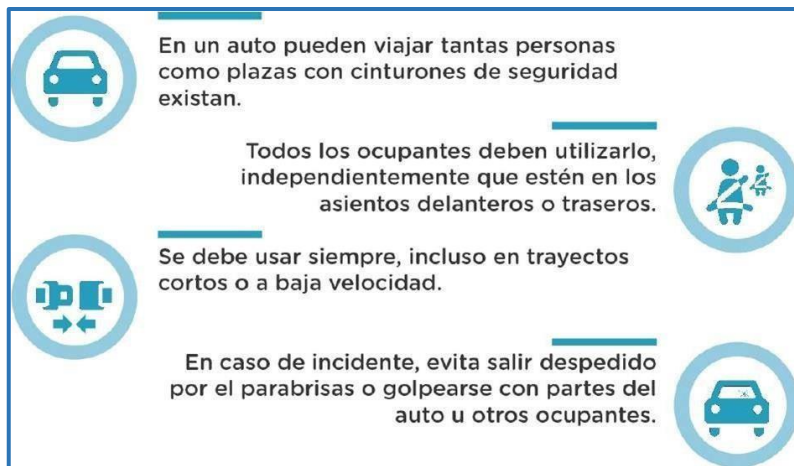
Al viajar dentro de un vehículo, sus ocupantes también viajan a la misma velocidad. En un choque el vehículo se detiene violentamente y sus ocupantes siguen desplazándose a la misma velocidad con la que viajaban, hasta que se estrellan contra el tablero, el volante o entre sí. Los órganos del cuerpo de los ocupantes también chocan entre sí dentro del cuerpo, con peligro de producirse lesiones internas.

A una velocidad aproximada de 20 km. por hora nuestro cuerpo es lanzado contra el volante, el parabrisas y el tablero con una fuerza que equivale a seis veces el peso del propio cuerpo. Esto aumenta a velocidades mayores.

Si viajan a 50 km. por hora es como caer de frente de un cuarto piso.

El cinturón de seguridad protege al individuo, porque al retenerlo en el asiento disminuye las consecuencias del choque, y aunque resulte lesionado, las lesiones serán mucho menores que si su cuerpo suelto comienza a golpear en el interior del vehículo.

El conductor es el responsable frente a la autoridad de control, de que todos los ocupantes hagan uso del cinturón de seguridad.



Apoya cabezas



El apoya cabezas es un elemento de seguridad que fue incorporado a los vehículos hace medio siglo atrás, como un elemento de confort. La creciente violencia de los accidentes llevó a comprobar que protegía a los tripulantes de sufrir lesiones cervicales y por ello varios países comenzaron a reglamentar su uso obligatorio.

La Ley establece que su uso es obligatorio para todos los ocupantes del vehículo, ya que evita lesiones graves en la zona cervical cuando se produce un impacto.

Para que cumpla su función, debe estar correctamente colocado. De este modo, retiene la cabeza y no permite este movimiento de flexión extremo, evitando lesiones en las vértebras cervicales que, de otra

manera, podrían sufrir lesiones desde leves hasta graves en la médula espinal, con consecuencias para los miembros superiores e inferiores.

Se denomina “efecto látigazo” al movimiento efectuado por la cabeza frente a un impacto, primero hacia atrás y luego hacia adelante, o viceversa.

El cabezal se debe colocar de tal manera que la parte más elevada del mismo quede a la altura de la parte superior de la cabeza, permaneciendo la parte central del mismo a la altura de la línea de los ojos. Si este dispositivo de seguridad no se encuentra colocado en su posición correcta, no sólo será poco efectivo para proteger a los ocupantes del vehículo, sino que puede aumentar el potencial de las lesiones.

c. Columna de dirección articulada colapsable



Esta columna cuenta con zonas 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.

Se encuentra integrada por tubos telescópicos situados en las partes mencionadas, que logran absorber el desplazamiento del volante hacia el pecho del conductor.

La finalidad de este sistema es evitar el retroceso de la columna de dirección, en caso de choque frontal, impidiendo que el volante cause lesión alguna.

Para ello, se dispone de un árbol de dirección articulado, que permite la deformación o rotura de una serie de rótulas o articulaciones que hacen que dicho árbol se pliegue sobre sí mismo. El tramo inferior es de tipo colapsable que permite mantener fija la posición del volante.

d. Volante con absorción de energía



Como medida de seguridad, se emplea el volante con absorción de energía, que está estudiado sin zonas rígidas y estructura deformable.

La corona del volante y los radios son amplios y redondeados, cubiertos por un material deformable que no produce astillas.

e. Pedalera colapsable



Minimiza los daños en las extremidades inferiores del conductor en caso de colisión frontal.

f. Interior del habitáculo



Los automóviles deben proporcionar a sus ocupantes una adecuada protección en caso de impacto. Por ello, el habitáculo (que se trata del espacio que va a ser ocupado por el pasajero y el conductor) también deberá reunir condiciones de protección para todos los ocupantes, tales como desplazamiento del sistema de control de dirección, absorbedor de energía, anclajes de asientos, etc. Para ello, se deben poseer revestimientos interiores que protejan y se estudia la forma y posición de tableros, palanca de cambios, asientos, volante, etc.

Los objetos sueltos como lentes, celular, llaves o similares resultan muy peligrosos en caso de incidentes o maniobras bruscas, porque pueden ocasionar una lesión grave producto de la energía cinética que poseen. Hasta que algo los detenga, las personas y los objetos, continúan con la velocidad que llevaba el vehículo.

Por efecto de la inercia, cualquier objeto que viaje suelto en un automóvil continúa su marcha hacia delante y multiplica, por efecto de la velocidad, la fuerza con la que golpearía a cualquier ocupante, hasta por cuarenta veces su peso a tan sólo 50 km/h.

g. Asientos



Los asientos están formados por el respaldo y la banqueta y constituidos por piezas de acero unidas entre sí por medio de soldadura de puntos de resistencia. Un buen asiento debe evitar que durante un choque la persona se deslice hacia abajo y adelante (efecto antisubmarino), ya que esto regularmente provoca lesiones abdominales a los ocupantes.

Para evitarlo, la banqueta y el acolchado de los asientos están diseñados con un ángulo determinado.

h. SRI (Sistema de Retención Infantil)

Son las “sillitas” y otros dispositivos de sujeción homologados que permiten transportar a los niños en el asiento trasero de forma segura en los automóviles.



¿Quiénes deben usarlo?

La Ley 9024/17 establece la obligatoriedad de la utilización de los distintos **dispositivos de SRI hasta los 4 años** y la **prohibición de viajar en los asientos delanteros** a todos los niños desde su nacimiento hasta los **12 años**.

¿Por qué usar Sistema de Retención Infantil (SRI)?

- Instalados de manera correcta los SRI reducen la tasa de mortalidad en un 80% en niños y en un 70% en infantes; así como también el riesgo de sufrir lesiones graves e incluso fatales ante un siniestro vial.
- Los niños no tienen las mismas proporciones físicas que los adultos. Su peso corporal está distribuido en mayor proporción en la parte superior de su cuerpo. Considerando el desarrollo óseo y muscular a edades tempranas, resulta claro que los niños NO son adultos en miniatura.
- Mantiene a los niños de manera segura dentro del vehículo.
- Ayuda al cuerpo del bebé o niño a disminuir la fuerza del impacto.
- Los niños no deben viajar con cinturón de 2 puntos (abdominal) en ningún caso ya que al momento de un siniestro vial este sistema no es seguro y pueden sufrir lesiones. Si un bebé viaja en el asiento delantero queda más expuesto a lesiones graves.
- Para proporcionarle protección adecuada se debe tener en cuenta su edad y dimensiones físicas.
- Los bebés deben viajar en sillas de seguridad diseñadas para su traslado y homologadas.
- Sus elementos están diseñados teniendo en cuenta las dimensiones físicas del niño: peso, estatura, etc.

- Tienen un cinturón que abarca todo el abdomen del niño: sujeta los hombros hasta la cintura.
- Compruebe que las bandas del cinturón no estén torcidas o enganchadas. Coloque la banda horizontal lo más baja posible, entre la pelvis y los muslos, nunca sobre el abdomen.

i. Depósito de combustible (módulo trasero)



El objetivo de este depósito es amortiguar la energía en forma de deformaciones en caso de impacto. Esta parte del vehículo está diseñada para deformarse de un modo programado, distribuyendo sus cargas entre los largueros y montantes traseros, de modo que se propaguen las fuerzas de un modo uniforme protegiendo al habitáculo y el depósito de combustible.

Actualmente se están fabricando vehículos con el dispositivo denominado “Sistema de Prevención de Incendio” (FIRE PREVENTION SYSTEM). Este sistema consta de una válvula que evita el derrame del combustible, colocada en la boca de llenado, la cual no permite que el combustible emerja del tanque en el caso que el automóvil se encuentre volcado.

j. Cristales y Limpiaparabrisas

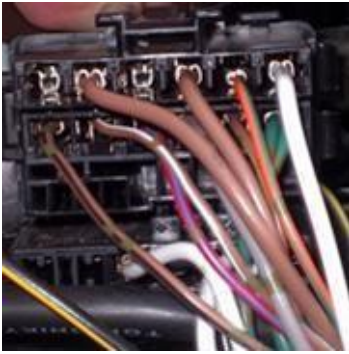


El compuesto del cristal parabrisas está preparado para que, en caso de accidente, no salten astillas que puedan dañar a los pasajeros del vehículo. En cambio, las ventanillas laterales que son más débiles y pueden romperse, son las salidas si en caso de vuelco, las puertas quedasen bloqueadas. Todos los cristales de un vehículo deben garantizar visibilidad en ambas direcciones, desde adentro hacia fuera y de afuera hacia adentro del vehículo. La Ley establece que “se deben distinguir a los ocupantes del vehículo a corta distancia”.

Cristales pegados: Tanto el parabrisas como la luneta son montados a la carrocería con un fuerte pegamento. Los objetivos son: por un lado, hacer trabajar a los cristales como parte integrante de la carrocería, dándole a ésta mayor rigidez. Por el otro evitar que, en caso de choque o vuelco, los ocupantes no atados puedan salir despedidos.

Cristales laminados: Estos cristales, utilizados solamente en parabrisas y luneta, (aunque están comenzando a ser montados en ventanillas de automóviles de alta gama) son construidos en forma de sándwich: entre dos cristales se encuentra pegado un film de material sintético elástico y, por supuesto, transparente. En caso de recibir un impacto, por ejemplo, de una piedra, salta el trozo de cristal donde la misma impactó, pero solo del lado exterior. Si el objeto es más voluminoso, como puede ser un pájaro, evitará que se introduzca en el automóvil, aunque también se rajará, no se perderá la visión como ocurre en el caso de los vidrios templados (se trituran). Además, sólo estos cristales pueden montarse pegados a la carrocería.

k. Cableado y Elementos eléctricos



En la actualidad existe un sistema de conexiones electrónicas para evitar la utilización de gran cantidad de cables dentro del vehículo. Este sistema se denomina MULTIPLEXADO y permite conducir por un único cable varias informaciones codificadas y tratadas informáticamente para activar la función deseada y así evitar la enorme cantidad de cables y conexiones utilizados en el sistema convencional.

Esta reciente tecnología disminuye peso, mejora la eficiencia y está preparada para ser diagnosticada a distancia desde cualquier punto de la tierra. Además, pueden integrarse todos los sistemas electrónicos del automóvil: gestión de motor (inyección y encendido), transmisión (caja automática, control de tracción, control de aceleración y ABS), confort (climatización, audio, informaciones, comunicación y navegación), seguridad (airbags, pretensores, inmovilizador y alarmas), dirección y suspensión

l. Chasis y Carrocería



En ambos existen zonas que absorben la energía en caso de un impacto. Si se produce un choque frontal, se acomoda el motor para que no se introduzca en el automóvil.

Carrocería con deformación programada: Actualmente los automóviles son diseñados y construidos para que, tanto en caso de colisión delantera como trasera, su carrocería se deforme amortiguando, para los pasajeros, las consecuencias que podrían sobrevenir por una brusca desaceleración.

Sin embargo, esta supuesta debilidad de la parte delantera y trasera de la carrocería no se corresponde con el habitáculo, el cual es todo lo rígido que pueda lograrse.

Habitáculo indeformable: Así como la carrocería se diseña y construye para que su parte delantera y trasera puedan amortiguar los golpes, el habitáculo se trata que sea lo más rígido posible para evitar deformaciones que durante un vuelco, puedan aplastar a los ocupantes.

m. Paragolpes



Con el objetivo de amortiguar y proteger en caso de una colisión, esta pieza que se encuentra en la parte trasera y delantera del vehículo, absorbe la energía cinética y la empuja en forma de rebote hacia el centro del choque, consiguiendo así una reducción de daños, pero no de impacto. La Ley establece la obligatoriedad de que los vehículos posean paragolpes delanteros y traseros, en la forma y con las dimensiones que establezca la reglamentación y guardabarros en correspondencia con sus ruedas.

SEGURIDAD PREVENTIVA

La seguridad preventiva depende del conjunto de soluciones técnicas y del contenido de elementos que hacen distendida la vida a bordo del automóvil.



a. La visibilidad



La amplitud de la superficie acristalada, extendida al mayor perímetro posible del vehículo, así como espejos retrovisores, limpia lunetas y limpiaparabrisas, permiten un mejor dominio de la carretera y facilitan las maniobras, incluso en condiciones atmosféricas desfavorables.

MODALIDADES DE CONDUCCION

1. MODALIDADES DE CONDUCCIÓN

Cuando se circula con el vehículo a una determinada marcha, el motor funciona de forma más eficiente a bajas revoluciones, entre las 1.000 y 2.500 rpm, por lo tanto, es recomendable circular dentro de este intervalo. En la 5ª velocidad se pueden superar las 2.500 revoluciones siempre que no se excedan los límites de velocidad impuestos por la legislación de tránsito vigente.

Sin embargo, ante situaciones de emergencia o imprevistos que pueden surgir durante la conducción, como pueden ser la incorporación a una calle, autopista, rotonda o la pérdida de control del vehículo; los conductores pueden utilizar procedimientos especiales como la aceleración o la reducción repentina para evitar accidentes y/o siniestros.

La experiencia demuestra que los procedimientos de emergencia en la conducción son excepciones que se justifican con el fin de preservar la seguridad, fin que prevalece sobre todo lo demás en la conducción de un vehículo.

CLASIFICACION

Por lo general, no se tiene en cuenta que no existe una sola modalidad de conducir un vehículo, y que depende de cuál sea la modalidad para aumentar o disminuir el riesgo en el tránsito.

¿Cómo reducir los puntos ciegos en los motovehículos?

- Acomodar correctamente los espejos retrovisores antes de iniciar la marcha. Para ello, es necesario sentarse, agarrar los puños, adoptar la posición habitual de conducción (lo más centrado posible) y colocar los espejos a partir de esta perspectiva.
 - El retrovisor izquierdo debe reflejar exclusivamente el carril de ese sector ya que por allí se producen los sobrepasos.
 - El retrovisor derecho debe estar un poco más cerrado que el izquierdo, para poder ver lo que ocurre en el carril derecho como en el propio carril (por el cual se está circulando).
- Mientras se circula, además de revisar los espejos retrovisores, utilizar la visión periférica dando vistazos por encima de los hombros cuando sea necesario.
- En lo posible, es recomendable usar espejos convexos homologados, pero se debe tener en cuenta que las imágenes que se reflejan en ellos no son reales en tamaño ni cercanía.



1. DISTANCIA Y SEGURIDAD

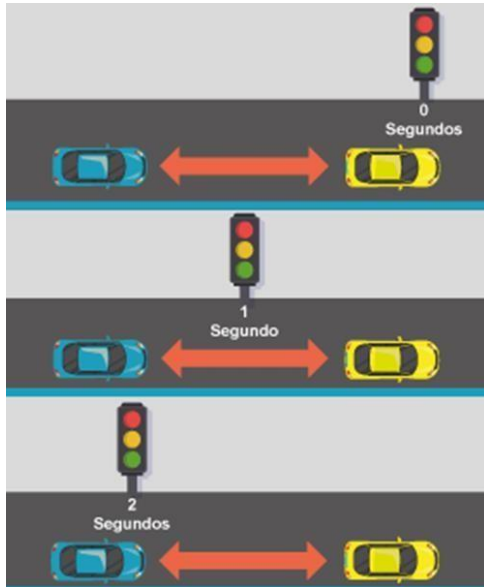
Es la distancia mínima que deben guardar dos vehículos mientras están circulando.

Esta distancia permite que el conductor del vehículo de atrás tenga mayor margen de reacción y pueda anticipar una situación de riesgo. Por ejemplo, ante una frenada repentina, esta distancia permite que el conductor del vehículo de atrás pueda reaccionar con tiempo y no choque.

La ley indica que, en términos generales, la distancia mínima de seguridad entre vehículos debe ser de dos segundos (2 seg). Estas distancias pueden aumentar en caso de condiciones de visibilidad reducidas en la circulación de la vía, ya sea por condiciones meteorológicas adversas, por mal estado o existencia de obras en la vía, porque anteceda a nuestro vehículo otro que limite el campo de visión, etc.

El mantener una distancia adecuada entre vehículos permite un menor uso de los frenos y, por lo tanto, de las aceleraciones posteriores a las frenadas; también reduce accidentes ya que se dispone de mayor tiempo de reacción ante imprevistos.

¿Cómo calcular la distancia de seguridad?



La manera de calcular la distancia de seguridad es tomar un punto de referencia externo fijo (un poste, un semáforo, etc.).

En el momento en que el auto que circula delante del nuestro pase por ese punto, se debe comenzar a contar desde 0; recién al llegar al segundo 2 nuestro vehículo debería estar pasando por ese mismo punto.

Si el paragolpes delantero de nuestro auto llegase a pasar antes del segundo 2, entonces debemos disminuir la velocidad y tomar más distancia respecto del auto de adelante.

2. LA CONDUCCIÓN Y LOS FACTORES CLIMÁTICOS

a. CONDUCCIÓN CON LLUVIA

La lluvia puede ser un riesgo si no se toman las precauciones necesarias. Con lluvia, los neumáticos tienen menor adherencia a la calzada, de modo que las frenadas son menos efectivas y se necesita mayor distancia para la detención del vehículo (distancia de frenado).

Cuando la lluvia es de poca intensidad, el peligro reside en que la calzada se vuelve especialmente deslizante a causa de la mezcla generada entre el agua, la suciedad y la grasa existente en el asfalto.

La lluvia es uno de los factores más frecuentes en las causas de accidentes de tránsito ya que:

- Modifica la distancia comúnmente necesaria para detener el vehículo.
- Al comenzar a llover, el agua que cae se mezcla con los residuos y polvo que presenta el pavimento formando una película pastosa. Esta película disminuye la adherencia de los neumáticos hasta en un 50 por ciento aumentando las posibilidades de resbalar; es por ello que, en caso de lluvia, es necesario guardar una distancia de seguridad mayor con el vehículo que circula adelante.
- Afecta el campo visual del conductor, por ello la revisión regular de los limpiaparabrisas es importante.

El agua acumulada en el pavimento puede provocar la pérdida de dominio del vehículo, produciendo el efecto planeo o aquaplaning. A velocidades superiores a los 50 kilómetros por hora, la mayoría de las cubiertas hacen contacto con las superficies mojadas como un limpiaparabrisas. A medida que aumenta la velocidad, se empieza a formar una película de agua debajo de las cubiertas, como si fueran esquíes acuáticos.



Para evitar el "aquaplaning", no se debe manejar con cubiertas desgastadas y corresponde disminuir la velocidad en caso de lluvias torrenciales, aguas estancadas o nieve semi derretida en la vía.

b. CONDUCCIÓN POR CAMINOS CON NIEVE O HIELO



La nieve en su etapa inicial se presenta como polvo blanco y el primer efecto negativo que ejerce sobre el conductor es la pérdida de visibilidad. Si cae de manera abundante genera un efecto parecido a la niebla, y se hace muy difícil penetrarla con los faros del vehículo, especialmente en la conducción nocturna. A medida que se va acumulando sobre el camino, comienza a afectar la adherencia de los neumáticos y la tracción.

La mayor dificultad aparece cuando la nieve depositada se congela y se convierte en hielo. Esto genera una verdadera pista de patinaje, que se denomina adherencia cero. En ese momento un neumático convencional pierde absolutamente la adherencia y cualquier acción brusca que se ejerza sobre el vehículo se convertirá en un trompo. La "adherencia cero" no se produce sólo por las nevadas. Es posible encontrarla en muchos lugares donde nunca ha nevado. El frío sobre la humedad ambiente o el rocío también pueden generarla. Resulta peligrosa porque es muy difícil de percibir a simple vista. Generalmente, el conductor se da cuenta de su presencia recién cuando el vehículo comienza a dar trompos debido a la baja adherencia entre el neumático y el suelo, afectando la estabilidad del vehículo.

Consejos para la conducción por caminos con nieve y hielo:

- Reducir la velocidad en puentes, zonas sombreadas y en proximidades de arroyos donde es frecuente encontrar hielo.

- Pisar el pedal de freno con mucha suavidad para evitar el bloqueo de las ruedas. Si el automóvil 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 intentado controlar el vehículo utilizando el volante.
- Tener en cuenta que las acciones sobre la dirección deben ser mínimas si se pretende que el vehículo copie la maniobra.
- En lo posible proveer al vehículo de neumáticos con clavos especiales para la circulación en hielo- nieve.
- La colocación de cadenas sólo es efectiva para trayectos cortos. Su uso continuo puede producir que se dañe el guardabarros del vehículo o que dichas cadenas puedan tomar un juego excesivo.
- Colocar siempre clavos o cadenas en las 4 ruedas.



c. CONDUCCION CON ALTAS TEMPERATURAS

Cuando hay altas temperaturas, dentro de un vehículo cerrado se produce un efecto invernadero. Por ejemplo, si la temperatura externa es de 24 grados, el interior del vehículo puede llegar a 50 grados en apenas 10 minutos



d. CONDUCCIÓN CON NIEBLA

Produce modificaciones en el campo visual del conductor, su percepción del entorno, la capacidad lumínica del vehículo y la adherencia de las cubiertas.

En estas condiciones, se debe conducir con ambas manos al volante, reducir la velocidad, aumentar la distancia entre vehículos y utilizar las luces bajas. En caso de tener luces rompeniebla, es conveniente utilizarlas para tener una mayor visibilidad. Un error común es colocar balizas mientras se circula en estas condiciones.

Esto puede confundir al resto de los conductores ya que podrían interpretar que el vehículo se encuentra detenido y no circulando.

Cuando se atraviesa un banco de niebla hay que disminuir la velocidad de acuerdo a lo que indique la señalización horizontal:

Este efecto climático puede aparecer en lugares bajos, al salir de una curva, o en lugares de poco viento que favorecen la permanencia de bancos de niebla.

La niebla produce una película de humedad sobre el pavimento que reduce la adherencia de las cubiertas de manera considerable.

Por ello, es necesario tener en cuenta lo siguiente:

- Conducir con regularidad, evitar frenar bruscamente o constantemente.
- No sobrepasar a otros vehículos.
- Mantener la distancia adecuada con el vehículo que circula delante.
- Guiarse por la señalización de la vía de circulación. La línea blanca al costado de la ruta sirve de referencia para orientarse.
- Mantener encendidas las luces bajas. Las luces altas encandilan a los demás conductores.

- Utilizar faros antiniebla.
- Apagar la radio para concentrarse en los sonidos de otros vehículos y tratar de ubicar su posición. Encender la calefacción para desempañar el parabrisas y la luneta
- Los acompañantes deben mantener silencio.
- En caso de detención del vehículo, hacerlo en lugares seguros como estaciones de servicio o peajes. De ser necesario detenerse en la banquina, hacerlo lo más lejos posible del camino, con las luces y balizas encendidas.



e. CONDUCCION CON VIENTOS

El viento fuerte, constante o con ráfagas repentinas es otro fenómeno climatológico al que se debe estar atento para extremar las precauciones al conducir, ya que puede reducir la tracción y el agarre de las ruedas, además de afectar su dirección y trayectoria. A tener en cuenta

Al sobrepasar camiones o vehículos voluminosos, que actúan como pantalla frente al viento (sobre todo si es lateral). Al realizar un sobrepaso en una autopista o ruta, la diferencia de fuerzas ejercidas por el viento y el reparo del camión puede provocar una desestabilización de nuestro vehículo. Por ello, al sobrepasar, es aconsejable hacerlo con precaución y con una diferencia de velocidad no muy elevada.

Al conducir vehículos grandes o con remolques se debe reducir la velocidad en mayor medida ya que cuanto más superficie de carrocería tenga el vehículo, más se notará el efecto del viento.

Al conducir motovehículos, buscar una posición aerodinámica para hacer frente al viento. Para ello, se aconseja repararse detrás del parabrisas (cuanto más alto, mayor protección) acercando el cuerpo, las piernas y la cabeza hacia el depósito. Si el viento es lateral, inclinar levemente la cabeza y los hombros hacia el lado por el que sopla el viento para equilibrar el conjunto conductor-moto. Además, se debe poner mayor precaución en los sobrepasos de vehículos voluminosos, manteniendo una velocidad constante y lo más alejado posible del vehículo de gran porte. Así, se evita el efecto de "succión" que se produce al estar en paralelo al camión cuando el viento es deflectado por él.

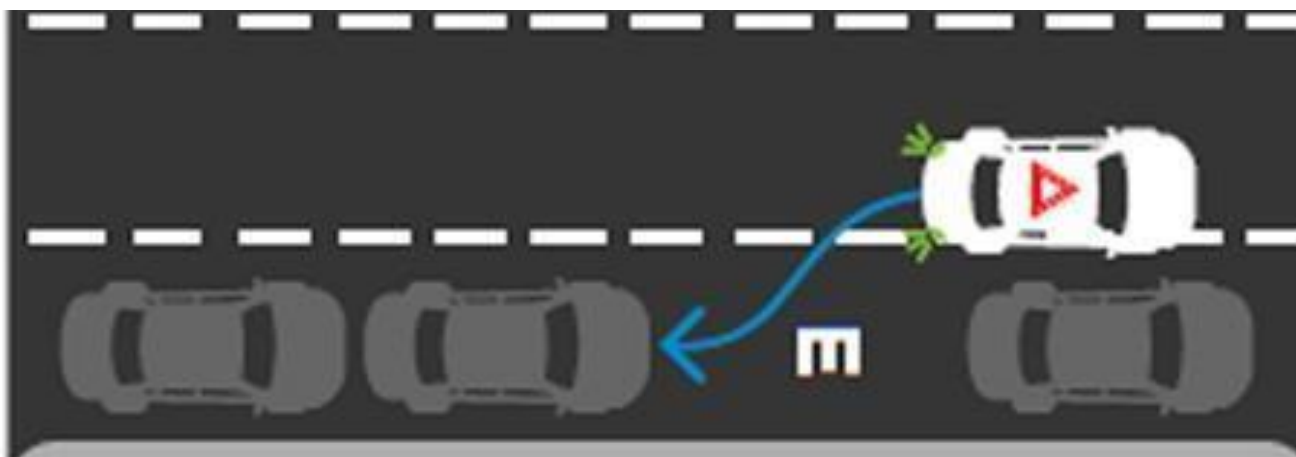


1. ESTACIONAMIENTO PARALELO

Es la permanencia sin movimiento de un vehículo en la vía pública con o sin su conductor por más tiempo del necesario para ser considerada como detención (2 minutos), sin importar si está en marcha o no, si tiene balizas encendidas o si hay personas dentro del mismo.

No se considera detención ni estacionamiento si el vehículo permanece sin movimiento por circunstancias de la circulación (ante un semáforo en rojo, embotellamiento, etc.) o por causas de fuerza mayor (situación de emergencia).

Esta maniobra requiere que el automóvil efectúe una curva, generalmente en marcha atrás, para quedar en posición de estacionado en línea paralela al cordón de la calzada y en línea con los otros vehículos del lugar.



a. PASOS PARA ESTACIONAR:

1. Encender las balizas para avisar a los conductores que vienen detrás. Sobrepasar el sitio elegido y detener el vehículo a un costado y delante del mismo, comprobando que el área ofrezca el espacio

suficiente.

2. Girar las ruedas para realizar una curva hacia atrás con un ángulo de 45° respecto al lugar donde se pretende estacionar.
3. Una vez introducida la parte trasera en la línea de vehículos estacionados, girar las ruedas en el otro sentido para acompañar la curva. Completar la maniobra retrocediendo y ubicando en línea con el resto de los vehículos estacionados.
4. Una vez en línea, avanzar hacia atrás o adelante según permita el espacio del lugar del estacionamiento. Observar que el vehículo respete los 50 cm de diferencia con los ubicados detrás y delante y la distancia del cordón debe ser de 20 cm.

b. ESTACIONAMIENTO EN VÍAS CON PENDIENTE

- **Pendiente ascendente:** Se deben orientar las ruedas hacia el centro de la calzada y dejar la marcha en primera o en posición de estacionamiento en caso de tener caja automática. Los vehículos de carga deben colocar además cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública
- **Pendiente descendente:** Se deben orientar las ruedas hacia el cordón de la vereda y dejar la marcha hacia atrás o en posición de estacionamiento en caso de tener caja automática. Los vehículos de carga deben colocar además cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública.

CONDICIONES PSICOFISICAS DEL CONDUCTOR

1. CONDICIONES PSICOFISICAS DEL CONDUCTOR

El factor humano es una de las principales causas de siniestros viales. Por eso es parte de la conducción responsable evaluar si nuestro estado físico y mental es adecuado a la hora de conducir su vehículo.

a. LA VISTA

La vista es uno de los sentidos más importantes para el desarrollo de una conducción segura.

Vista hacia los lados. Es importante que el conductor logre obtener la llamada visión periférica, que permite la observación lateral sin la pérdida de visión frontal. Este tipo de visión incluye el alcance de vehículos y otros problemas a cualquier lado del automóvil permitiendo, al mismo tiempo, la conducción y observación hacia el frente. Si es necesario ver a los lados con mayor profundidad, se deben utilizar los distintos espejos (retrovisor frontal y laterales).

Estimar las distancias y velocidades. Es importante saber a qué distancia se encuentra de otros vehículos y evaluar espacios seguros en situaciones de acercamiento o sobrepaso a terceros en caminos de dos carriles. También es significativa la determinación de la velocidad de un tren en un paso a nivel.

La vista durante la noche. En caso de padecer dificultades de visión durante la noche, es necesario no conducir más de lo necesario, tomando las debidas precauciones la hacerlo. Si el conductor debe utilizar lentes aéreos o de contacto durante el manejo vehicular, no puede prescindir de los mismos nunca. A su vez, no se deben utilizar lentes oscuros ni de contacto de color durante la noche, ya que empeoran la situación

b. EL OÍDO

Es importante ya que se pueden prevenir siniestros de tránsito a través de bocinas, campanillas de paso a nivel, y chirridos de neumáticos entre otros sonidos.

Por estas razones, además del examen psicofísico, se recomienda no escuchar música a volúmenes altos ni hablar por celular mientras se conduce.

c. LA CONDUCCIÓN CON CAPACIDADES DIFERENTES

Se entiende por conductor con capacidades diferentes aquel que presenta una disminución o deficiencia física del aparato locomotor, básicamente de las extremidades, y que le impide el manejo estereotipado de los mandos y palancas que se utilizan habitualmente para la conducción de los vehículos a motor. Estas pueden ser de origen neurológico, óseo o muscular, malformaciones, deficiencias congénitas, enfermedades, traumatismos, etc.

Para poder conducir correctamente se deben efectuar las modificaciones y/o adaptaciones que se requieran en cada caso en particular, ya sea en la persona, el vehículo o en ambos. Las modificaciones tienen que suplir las deficiencias para permitir la conducción segura.

Si una persona se acostumbra a utilizar una palanca como acelerador y freno en lugar de dos pedales, no significa que no está capacitada para conducir en el tránsito, sino que aprendió a manejar con otras estructuras y con mecanismos diferentes

Una persona con movilidad reducida puede manejar y hacerlo de forma correcta siempre que lo haga con un automóvil adaptado de acuerdo a la dificultad que presente. La conducción debe ser apta para la persona que lo necesita y no se deben suprimir los comandos estándares para posibilitar que familiares o amigos puedan utilizar el auto en caso de ser necesario.

Resulta importante que las personas con dificultades para trasladarse tengan la posibilidad de ser independientes para abordar y bajar del vehículo, como así también operar el auto con total naturalidad. El trámite para obtener la licencia de conducir es igual al que debe realizar cualquier postulante, con la salvedad que se deberá concurrir a rendir el examen teórico-práctico con el auto adaptado. Se debe verificar que la adaptación sobre el vehículo supla correctamente la capacidad disminuida y resulte tan efectiva como el comando original del vehículo

1. LOS FACTORES QUE AFECTAN LAS CONDICIONES FÍSICAS

La salud influye en la conducción. Ciertas enfermedades crónicas o de corta duración y algunos estados anímicos pueden dejar al conductor en una situación desfavorable para conducir de forma segura. La aptitud (capacidad de una persona para realizar adecuadamente cierta actividad) para conducir se considera disminuida cuando existe una alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico, modificando el comportamiento habitual.

Por este motivo, antes de entregar una licencia para conducir, el Estado pone a prueba la capacidad del aspirante mediante un examen psicofísico.

Algunos de los factores que impiden o disminuyen el buen ejercicio de conducir son:

d. EL CANSANCIO

Para conducir con seguridad y precaución la persona debe estar descansada.

El cansancio provoca falta de visión y disminuye la capacidad de reacción para tomar decisiones en las diversas maniobras que se pueden presentar.

Un conductor cansado no toma buenas decisiones y pone en peligro su vida y la de los demás.

Algunos consejos para evitar el cansancio en viajes largos:

- Antes de salir de viaje, dormir adecuadamente la noche anterior.
- No tomar medicamentos que provoquen somnolencia.

- No comer demasiado y evitar alimentos de difícil digestión, ya que provoca sueño.
- Hacer pausas para descansar. Parar cada hora, o tomar un descanso en caso de considerarlo necesario.
- Alternar la conducción con otra persona.

b. EL ALCOHOL Y LA CONDUCCION

Un alto índice de muertes asociadas a siniestros viales se debe al consumo de bebidas alcohólicas.

Las personas que conducen en estas circunstancias ponen en peligro la vida de terceros y la propia corren el riesgo de ser sancionadas con multas graves, secuestro del vehículo en el que circula e incluso de ser arrestadas e inhabilitados. **Las bebidas alcohólicas reducen todas las capacidades elementales necesarias para conducir sin peligro.** Una vez ingerido, el alcohol circula por medio de la sangre desde el estómago hacia todo el cuerpo y entre veinte y cuarenta minutos después llega al cerebro, donde afecta principalmente las funciones que controlan la capacidad de la persona.

El alcohol es una droga depresora del sistema nervioso central cuyo consumo produce:

- Reduce la capacidad de reacción y aumenta el tiempo necesario para responder ante un estímulo.
- Alteraciones en la visión:
- Disminución de la visión periférica;
- Deterioro de la resistencia al deslumbramiento;
- Descoordinación viso-motora;
- Alteración de la coordinación motriz;
- Perturbación de la atención y asociación de ideas;
- Exceso de confianza en uno mismo;
- Disminución de las inhibiciones;
- Somnolencia.

El grado de alcoholización depende de diversos factores que afectan la absorción del alcohol ingerido:

- Tipo de bebida
- Cantidad de alcohol ingerido
- Presencia de alimentos en el estómago
- Peso corporal
- Cantidad de sangre
- Grasa corporal

- Funcionamiento hepático

Entonces, no es posible saber qué cantidad de alcohol puede ingerirse para tener una determinada concentración en sangre. En cada organismo y cada circunstancia particular se obtendrá una concentración diferente

Eliminación del alcohol en el organismo

Se realiza fundamentalmente por vía hepática, renal y a través de los pulmones. El proceso conlleva un tiempo en cada organismo, de modo que la concentración no disminuye inmediatamente a cero de un momento a otro.

En promedio, una vez que se dejó de ingerir alcohol, la concentración continúa subiendo durante la primera hora y luego comienza a descender paulatinamente. Por eso, conducir al día siguiente de una noche de consumo excesivo de alcohol también es riesgoso porque los efectos del alcohol no terminan con la ingesta, sino que se extienden hasta haber eliminado todo rastro del organismo.

Esto nos lleva a la resaca o según el término médico, la veisalgia. Tras un consumo excesivo de alcohol y su posterior metabolización, se presentan ciertos síntomas que pueden alterar el rendimiento y las responsabilidades habituales. Conducir con resaca es peligroso porque también tiene efectos en el organismo, entre ellos alteraciones en la coordinación, la atención y en el tiempo de reacción. Por eso, conducir con resaca es equiparable a conducir alcoholizado.



Alcoholemia Positiva.

El porcentaje de alcohol contenido en la sangre se denomina alcoholemia y puede medirse por la cantidad de gramos de alcohol contenidos en un litro de sangre o por la cantidad de miligramos de alcohol contenidos en el aire exhalado.

Se entiende que una persona se encuentra en estado de intoxicación alcohólica cuando la medición alcoholimetría supera los límites establecidos por las **NORMATIVAS VIGENTES**

La negativa a realizar un test de alcoholemia establece la presunción legal de alcoholización. Se considera falta Grave.

La Ley 9024/17 establece los siguientes valores:

Para los **conductores de motovehículos y su acompañante** el límite es de **0,2 gr/l** de alcohol en sangre. Para **conductores de automóviles**, el límite de tolerancia es de **0,5 gr/l** de alcohol en sangre. Para los **conductores profesionales** no hay tolerancia alguna, deben registrar siempre **0,0 gr/l** de alcohol en sangre, es decir, nunca deben ingerir bebidas alcohólicas antes de conducir.

TOLERANCIA		
 Vehículos Particulares hasta 0,49 grs	 Profesionales tolerancia 0,0	 Bicicleta, Ciclomotor, Motoc. hasta 0,19 grs.
Desde 0,2 a 0,99 gramos	SANCIONES	Desde 1 gramo
<ul style="list-style-type: none">■ Inhabilitación para conducir vehículos desde 30 a 180 días.■ Multa de 3000 a 6000 Unidades Fijas.■ Retención del vehículo y de la licencia.		<ul style="list-style-type: none">■ Inhabilitación para conducir vehículos desde 90 días a 1 año.■ Multa de 4000 a 9000 Unidades Fijas.■ Arresto de hasta 30 días.

a. LOS MEDICAMENTOS

Existe una gran variedad de medicamentos que pueden afectar gravemente la conducción. Es importante realizar una consulta médica para saber los efectos, consecuencias y/o contraindicaciones que puede ocasionar un determinado fármaco en el organismo y leer el prospecto correspondiente para saber si afecta o no la capacidad de conducir. Se consideran alterados los parámetros normales para una conducción segura, cuando existe somnolencia, fatiga o alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico, variando el pensamiento y el razonamiento. Medicinas contra la depresión, trastornos de ansiedad, tensión nerviosa, tratamiento de alergias, virus en general, etc., pueden ocasionar los efectos antes descritos, dependiendo siempre de cada caso en particular. Siempre se debe consultar el prospecto explicativo, donde figura la advertencia en caso de que afecte la capacidad de conducir un vehículo, e informarse con un médico ante cualquier inquietud

a. LAS DROGAS Y SU RELACIÓN CON LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Al igual que el alcohol y algunos fármacos, las drogas pueden alterar gravemente la capacidad de conducción.

Las más comunes son las siguientes: el cannabis, la cocaína, el éxtasis, los alucinógenos y las anfetaminas. Es importante tener presente los peligros concretos y reales que derivan de la conducción bajo los efectos de estas sustancias recordando siempre el riesgo que producen a la salud en su integridad.

EFFECTOS

- Alteran la percepción del entorno del tránsito, por ejemplo, la visión de los colores.
- Alteran la percepción del tiempo y del espacio, provocando un mal cálculo de las distancias.

- Dificultan la concentración y aumenta la probabilidad de sufrir distracción al volante.
- Aumentan el tiempo de reacción, por lo que se recorren más metros antes de poder detener el vehículo ante una emergencia.
- Causan somnolencia.
- Provocan comportamiento más competitivo o agresivo con los demás conductores
- Causan conductas impulsivas que potencian los errores al volante.
- Provocan la sobrevaloración de las propias capacidades al volante y aumentan la tolerancia frente al riesgo.
- Hacen que se cometan más infracciones y tornan la conducción más peligrosa.

e. **DISTRACCIONES**

La conducción es una actividad compleja que requiere que el conductor organice y coordine los estímulos que percibe y, por lo tanto, le exige mantener un nivel adecuado de atención.

Si el conductor reparte su atención entre la tarea principal, que es conducir, y otras secundarias no relacionadas con la conducción, simplemente está siendo menos eficiente en la conducción ya que no tiene a disposición toda su capacidad de respuesta ante los estímulos que pueden aparecer durante el viaje.

Comer, beber, tomar mate y/o fumar:

Son actividades que conllevan un gran riesgo dado que no solo demandan atención por parte del conductor, sino también hacen que sus manos no estén firmes en el volante.

El cuidado para evitar que la bebida se derrame o caiga ceniza encendida es un elemento adicional de distracción y en consecuencia aumenta las posibilidades de realizar una mala maniobra

Uso del teléfono celular

El uso del teléfono celular afecta la conducción ya que reduce la atención del conductor durante el manejo. Se desatiende el obrar propio y la alerta preventiva con respecto al comportamiento de otros conductores y/o de peatones.

Además, el conductor debe mantener ambas manos comprometidas en la conducir y la manipulación de un teléfono celular reduciría su capacidad de maniobra.

La prohibición rige para el conductor mientras está conduciendo, pero también cuando está detenido frente a un semáforo, ya que hablar por teléfono implica un ejercicio de representación mental de las personas con las que se está hablando. Esto significa una distracción considerable para el conductor, que deja de tener en primer plano el tránsito y lo que sucede a su alrededor.

Es decir, tanto el hecho de manipular un teléfono celular como su uso mediante sistema de altavoz o auriculares son considerados riesgosos al momento de conducir.

Usar el GPS:

Si bien el GPS es una herramienta útil, también puede ser de riesgo si se lo utiliza incorrectamente. Por este motivo, no debe ser manipulado durante la conducción. El GPS es de utilidad si la ruta es programada con anterioridad al inicio del viaje y solo se lo toma como referencia al oírlo sin mirarlo, ya que de otro modo requeriría de atención a expensas de la tarea principal que es conducir.

RESPONSABILIDADES DEL CONDUCTOR

1. RESPONSABILIDADES ANTE UN SINIESTRO

La posibilidad de movilizarnos por la vía pública es un derecho que, como todo derecho, conlleva responsabilidades. Todos participamos del tránsito de una manera u otra, y la manera en que nos movemos puede contribuir a generar situaciones seguras o de riesgo.

A través de la repetición de conductas, reforzamos nuestras respuestas a situaciones similares. Pero no todas nuestras conductas son adecuadas desde el punto de vista de la seguridad, aunque a veces las naturalicemos a partir de las repeticiones. Para romper con estas pautas de conducta incorporadas, necesitamos observarlas desde otro punto de vista: aprender y conocer el sentido de las normas para respetarlas por convicción y no sólo por obligación. Se trata, en fin, de entender que las normas son el producto de un consenso para la convivencia; una construcción social, no algo arbitrario.

Cuando un conductor transgrede una norma de tránsito debe responder por las consecuencias que ello genera y que están determinadas por las normas vigentes.

Así surgirán responsabilidades penales, civiles y contravencionales.

a. RESPONSABILIDAD CONTRAVENCIONAL

Se trata de una falta de poca gravedad que, por dicho motivo, no se encuentra tipificada como delito, aunque de todos modos es motivo de castigo.

Actúa la justicia de faltas de cada jurisdicción. Resultan responsables los mayores de 14 años.

b. RESPONSABILIDAD CIVIL:

El conductor de todo vehículo está sujeto a una serie de deberes. El incumplimiento por parte del conductor de alguno de los deberes que impone la normativa vigente generará responsabilidad por el accidente que se produzca. Será obligación del conductor y/o del asegurador reparar el daño que se haya causado a otro y aportar los datos necesarios del vehículo licencia y seguro para ello.




El plazo para reclamar por parte de quien ha sufrido un daño proveniente de algún accidente es de dos años contados a partir del día en que se produce el mismo.


Este tipo de responsabilidad es transferible.

c. RESPONSABILIDAD PENAL:

Es la consecuencia jurídica de un acto que viola la ley (delito de los enumerados en el código penal) sea por parte de una persona imputable o inimputable, y que provocó lesiones o puso en peligro la integridad física de otras personas o de un bien material. Los más comunes son: lesiones leves, graves o gravísimas, abandono de persona, homicidio culposo, doloso y/o con dolo eventual.

Esta responsabilidad es intransferible para todos los conductores. Dentro de las posibles sanciones se encuentra la privación de la libertad

Acción del conductor	Responsabilidad
 <p data-bbox="488 260 792 344">Incumplimiento de la norma</p>	<p data-bbox="922 260 1256 344">Administrativa Contravencional</p>
 <p data-bbox="488 449 808 533">Provocar daños a terceros</p>	<p data-bbox="922 449 1003 491">Civil</p>
 <p data-bbox="488 638 808 722">Causar lesiones o muerte</p>	<p data-bbox="922 638 1036 680">Penal</p>



- **Negligencia:** Es omitir las exigencias de la Ley. Por ejemplo: Circular con un vehículo sin algún elemento de seguridad obligatorio, o en malas condiciones.
- **Imprudencia:** Es la falta de precaución para evitar un riesgo o actuar en forma precipitada. Por ejemplo: el exceso del límite de velocidad, circular a contramano o violar la señalización luminosa de un semáforo.
- **Impericia:** Se trata de la falta de respuesta adecuada frente a las circunstancias de circulación en la vía, por falta de práctica en la conducción del vehículo. Esta forma sólo puede llegar a ser aplicable durante los primeros 6 meses de obtenida la primer licencia de conducir, como condición de principiante y a ello se deben las limitaciones antes vistas.

1. SINIESTROS VIALES

Se denomina siniestro de tránsito a todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Refiere a un hecho socialmente construido que perjudica a un transeúnte ocasionándole daños materiales y/o no materiales, como consecuencia de un conjunto de actitudes y aptitudes humanas articuladas producto de múltiples causas que perturban la circulación.

Es importante destacar que la mayor parte de los siniestros de tránsito son producto de la violación de la normativa vigente por parte de un conductor y/o de un peatón.

La trasgresión a la ley, ya sea con intención o sin ella, es lo que genera la condición necesaria que da lugar a los siniestros.

d. CAUSAS

Los hechos de tránsito no son consecuencia de la mera casualidad, por el contrario, existe relación de causalidad entre éstos y los diversos factores que los producen.

Podemos hablar de causas diversas (**biológicas, psicológicas o sociales**), como así también de factores externos (las condiciones del medio ambiente o del vehículo conducido).

e. OBLIGACIONES ANTE UN SINIESTRO

Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

- 1) Detenerse inmediatamente y señalizar con balizas;
- 2) Suministrar los datos de su Licencia de Conducir y del seguro obligatorio a la otra parte o partes y a la autoridad interviniente. Si estos no estuviesen presentes, debe dejar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;
- 3) Denunciar el hecho ante la autoridad competente;
- 4) Comparecer ante la autoridad competente, en los plazos fijados en la presente Ley.
- 5) Colaborar con la autoridad no modificando el estado de las cosas y otras pruebas útiles.

¿Qué otros datos me conviene tomar si sufro un accidente de tránsito?

Si bien la ley no lo dice en forma expresa, al momento del accidente te conviene tomar estos datos:

- Del auto con el que chocaste: patente, marca y nombre de la empresa de seguro.
- Del conductor: nombre, DNI, domicilio y teléfono.
- Del asegurado, si no es la persona que maneja el auto al momento del accidente: nombre, DNI, domicilio y teléfono.
- Si hubo testigos del accidente: nombre, DNI, teléfono u otra forma de contacto.

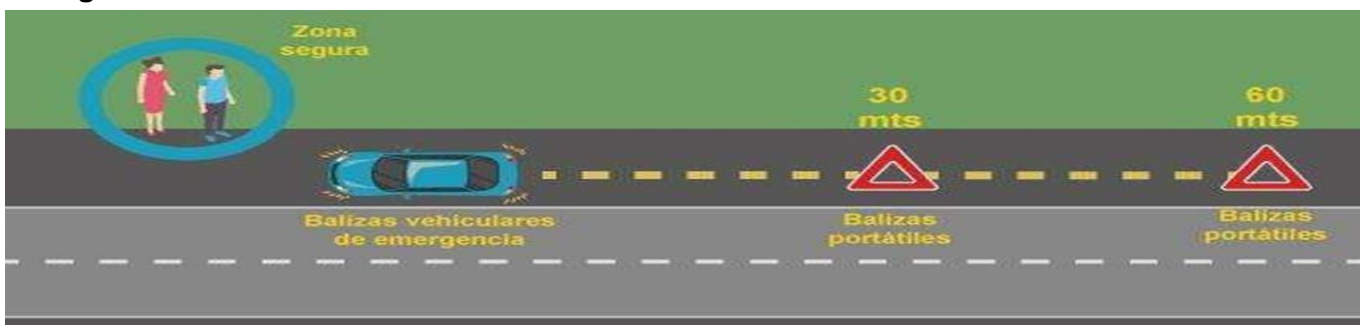
f. CÓMO PROCEDER ANTE UN SINIESTRO VIAL

Cuando se produce un incidente de tránsito, es natural que haya mucha confusión. Para facilitar la toma de decisiones en una situación de ese tipo, es importante tener presente tres pasos a seguir:

Proteger – Alertar – Socorrer.



Proteger



Detenerse de inmediato y permanecer en el lugar del hecho, señalizando la zona para que no se produzcan

nuevos incidentes viales.

En caso de que el vehículo esté inmovilizado, se deben encender las balizas vehiculares de emergencia y, en lo posible, colocar balizas portátiles detrás (a 30 metros y a 60 metros del vehículo) e intentar que los ocupantes del vehículo puedan dirigirse a una zona segura para evitar daños mayores.



Alertar

Llamar inmediatamente al 911, quien llame al servicio de emergencias debe indicar con claridad:

- 1) El lugar del hecho (calle e intersecciones o alguna referencia clave).
- 2) Las características del incidente (choque frontal, vuelco, incendio, etc.).
- 3) La cantidad y el estado de las víctimas.

Es importante no cortar la llamada hasta que el operador lo indique.



Socorrer

Mientras se espera al servicio de emergencias, evaluar si se puede brindar ayuda a los lesionados. Es importante considerar:

- Si el lesionado se encuentra consciente, realizarle preguntas simples como nombre, edad, etc. En caso de no conocerlo, además de obtener información, consultarle si desea que se llame a un familiar o conocido.
- Si la víctima está consciente, tranquilizarla y alentarla a no realizar ningún movimiento. Comunicarle que ya se avisó al servicio de emergencia y a la persona solicitada.
- Interrogar sobre la presencia de dolor, pérdida de sensibilidad o dificultad de movimiento de algún miembro.
- En caso de prever una fractura, no mover a la víctima.
- Si a consecuencia del impacto se observa que la persona tiene un objeto clavado, no retirarlo nunca para que no se produzca una hemorragia.
- Si el herido tiene casco, no retirarlo a menos que haya vómito o asfixia.
- Si la víctima está inconsciente y se conocen técnicas de reanimación y se está habilitado para realizarlas, es momento de hacerlo. De otro modo, esperar el auxilio del servicio de emergencias solicitado.
- No mover al herido para evitar daños por eventuales lesiones ocultas.

g. PRIMEROS AUXILIOS

Se tratan de medidas o acciones de emergencia que pueden efectuarse sobre el lesionado en espera del personal especializado. El objetivo es reducir los efectos del daño y dar estabilidad al accidentado.

Por ello es de gran importancia responder de manera oportuna y tener los conocimientos adecuados

sobre medidas auxiliares ante estas situaciones.

Resguardar a la víctima de cualquier peligro, tratando siempre de no movilizar al herido grave, primordialmente la columna y el cuello

Es imprescindible revisar al accidentado para conocer su estado, saber si esta consiente, revisar pulso y respiración, si está sangrando o presenta fracturas.

Para mayor prevención es importante prepararse y tener en el vehículo un botiquín con los elementos principales y necesarios frente a estos hechos.

En caso que existiese fuego o indicios de que hubo fuego en la escena, sea extremadamente cuidadoso y revise si hay presencia de humo o de olores inusuales.

Si se trata de una persona en moto, quitar el casco solo en caso de que dificulte su respiración y hacerlo con sumo cuidado, sujetándole el cuello y el tórax de manera que no se flexionen.

En caso de que una persona esté en estado de shock, posiblemente se observará que su presión sanguínea ha cambiado, se pondrá pálida y sudorosa y se sentirá confusa. Para evitar que su situación empeore se debe tranquilizar a la persona, aflojar cualquier ropa ajustada, acostarla de espalda con las piernas levantadas y mantenerla abrigada.

Siempre que fuese necesario, se debe aplicar respiración artificial y masaje cardíaco, para restablecer la respiración y sacarlo de un posible estado inconsciente. Se puede realizar el método de respiración boca a boca (en personas mayores) o boca nariz (en niños). Consiste en introducir en los pulmones de la víctima el aire contenido en nuestra boca, faringe, laringe, tráquea y bronquios antes de que quede viciado por nuestra propia respiración, es decir, el aire que aún no ha sufrido el total intercambio gaseoso en nuestros pulmones.

Si el accidentado tiene heridas o hemorragias, se lo debe acostar con las piernas elevadas y aplicar presión con un pañuelo limpio o una gasa durante diez minutos, por lo menos. La zona de la herida debe mantenerse limpia; sin embargo, si el objeto que causó el daño continúa insertado profundamente en la piel, no debe ser extraído. Cuando la herida cesa de sangrar, se debe colocar un vendaje bien sujeto y no quitarlo hasta que sea atendido, ya que esta podría volver a abrirse. Cuando existe traumatismo, se debe sujetar la fractura, en lo posible utilizando varillas para mantener firme la zona afectada.

Al decidir participar en una emergencia, usted debe evitar convertirse en una víctima más. Protegerse a sí mismo es tan importante como proteger a la víctima

h. KIT DE SEGURIDAD

El kit de seguridad para auto es un elemento que no te puede faltar cuando salgas a la calle. Te sirve para prevenir daños mayores si hay un choque y también da seguridad a los que estén circulando por la vía pública en caso que estés a un costado del camino.

A veces pueden presentarse incidentes que ponen en riesgo tu seguridad y la de tus acompañantes. Choques, incendios o fallas mecánicas se pueden minimizar rápidamente si tenés el kit de emergencias correcto.

Por eso es importante conocer cuáles son los elementos obligatorios para la circulación:

- **Matafuego**
- **Balizas**
- **Chaleco Reflectivo**
- **Botiquín de Primeros Auxilios**



i. **BOTIQUÍN DE PRIMEROS AUXILIOS BÁSICOS DEBE CONTENER:**

- Un manual de primeros auxilios.
- Lista de teléfonos de emergencia y del médico familiar o de cabecera.
- Lista con alergias, enfermedades crónicas y medicamentos necesarios en caso de que alguno de los ocupantes del vehículo padezca las mismas.
- Vendas, gasas estériles individuales de distintos tamaños y algodón estéril y crudo.
- Tela adhesiva (espadrapo) y cinta adhesiva (micropore).
- Guantes estériles.
- Jabón neutro, alcohol y agua oxigenada.
- Alcohol y agua oxigenada
- Bolsas para agua caliente y fría.
- Tijeras, pinzas y termómetro.
- Medicamentos varios como antialérgicos, antihistamínicos, aspirinas, loción de calamina, descongestivos nasales, antiinflamatorios.

LUCES OBLIGATORIAS Y ADICIONALES

1. LUCES OBLIGATORIAS PARA LA CIRCULACION.

Según el artículo 31 de la Ley Nacional todo vehículo debe contar con los siguientes sistemas y elementos de iluminación para circular en la vía pública.

- **Faros delanteros:** de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica o simétrica
- **Luces de posición:** que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:

1. Delanteras de color blanco o amarillo;
 2. Traseras de color rojo;
 3. Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación;
 4. Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación;
- **Luces de giro:** intermitentes de color amarillo delante y atrás. En el caso de los vehículos importados que cumplieren con las normas americanas respectivas, la luz de giro trasera podrá ser de color rojo.
 - **Luces de freno traseras:** de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste.
 - **Luz para la patente trasera**
 - **Luz de retroceso blanca**
 - **Luces intermitentes de emergencia que incluye a todos los indicadores de giro**
 - **Sistema de destello de luces frontales**

2. LUCES ADICIONALES

Según el Artículo 32 de la Ley nacional de Tránsito los vehículos destinados al transporte de cargas o de pasajeros, vehículos policiales y de seguridad, grúas para remolques, vehículos de bomberos o apuntalamiento explosivos u otros de urgencia, ambulancias y similares, maquinaria especial y vehículos de auxilio, reparación o recolección sobre la vía pública deben contar con luces adicionales.

a. LOS CAMIONES ARTICULADOS O CON ACOPLADO:

Deben poseer **tres luces verdes** en la parte central superior delantera y **3 rojas atrás** (Ley Provincial)
Deben poseer **tres luces blancas** en la parte central superior delantera y **3 rojas atrás** (Ley Nacional)



b. LAS GRÚAS PARA REMOLQUE:

Deben poseer luces complementarias de las de freno y posición, que no queden ocultas por el vehículo remolcado.



a. LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:

Deben poseer **cuatro** luces de color excluyendo el rojo, en la parte superior delantera y una roja en la parte superior trasera.



b. LOS VEHÍCULOS TRANSPORTE ESCOLAR (menores de catorce 14 años)

Deben poseer **cuatro** luces amarillas en la parte superior delantera y **dos** rojas y una amarilla central en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces normales intermitentes de emergencia.



c. LOS VEHÍCULOS POLICIALES Y DE SEGURIDAD:



Deben poseer balizas azules intermitentes.

d. LOS VEHÍCULOS DE BOMBEROS Y SERVICIOS DE APUNTALAMIENTO, EXPLOSIVOS U OTROS DE URGENCIA:



Deben poseer balizas rojas intermitentes.

e. LAS AMBULANCIAS Y SIMILARES:



Deben poseer balizas verdes intermitentes;

GENEROS EN LA LICENCIA DE CONDUCIR NACIONAL

INTRODUCCION

La violencia vial es una problemática que vivimos todos los días en el espacio público vial. Y es, a veces, causa de inseguridad y siniestros viales.

Si analizamos los comportamientos de todas las personas que conviven en el espacio público (conductores y conductoras particulares, choferes de colectivos, de taxis, motociclistas, ciclistas y peatones) podemos deducir que, en esos comportamientos, como nos movemos, lo que decimos, las decisiones que tomamos, cómo tratamos al otro está enraizada, en gran medida, una cuestión de género.

En los comportamientos que generalmente tenemos incorporados en nuestra relación con el resto de las personas, todavía repetimos, por costumbre y sin darnos cuenta, estereotipos o representaciones sociales sobre la imagen de la mujer y “lo femenino” o sobre la imagen del varón y “lo masculino” que son la semilla de situaciones de violencia y conflicto que, a veces, pueden ponernos en riesgo a nosotros o a las personas que nos rodean.

¿Por qué estamos hablando de género en esta instancia del trámite de la LNC? ¿Es necesario? ¡Por supuesto! Conducir no es un acto individual, sino que incluye y afecta a terceros. No se trata solamente de aprender ciertas técnicas de conducción o memorizar las señales de tránsito, sino que tenemos que entender también las consecuencias que implica el manejo de un vehículo.

El género es un factor de riesgo significativo en el espacio vial. Por eso, tenemos que repensar nuestras maneras de circular por la ciudad y visibilizar aquellas conductas riesgosas que, con raíz en una cuestión de género, tiene serias implicancias en la vida de quienes conducen y en la de los demás.

Esas representaciones sociales de nuestra imagen es lo que generalmente llamamos “**estereotipos**”, que atribuyen determinadas conductas al varón y otras a las mujeres. Por ejemplo, los estereotipos de género determinan que la mujer debe estar más abocada a tareas de cuidado de la infancia y tercera edad o enseñanza y más alejada a lugares de poder o de decisión institucional, rol que se delega mayormente al varón.

Esto es parte de una estructura social vigente en la actualidad, que se expresa de diferentes formas en los distintos ámbitos sociales, por ejemplo, en las representaciones o estereotipos sociales que rodean a la mujer cuando se la ubica frente al volante.

MARCO NORMATIVO

Convenio entre el Ministerio de Mujeres, Géneros y Diversidad y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Año 2020.

Modificación Disposición N°207/09. Año 2021.

¿QUÉ ES EL GÉNERO?

El género es una construcción social y cultural.

No tiene que ver con características biológicas.

Nuestra identidad de género, orientación sexual, religión, etnia nos hace diferentes.

Diversidad como base para la igualdad.

El género son las representaciones, ideas, el imaginario social y colectivo que una sociedad determinada y en un tiempo dado, atribuyen al varón y a la mujer y que no tienen que ver con

características biológicas.

La cuestión de género nos convoca a hacernos la pregunta de cómo vemos al resto y cómo interpretamos su modo distinto de ser y estar. Ese “otro/a” ya sea por su género, orientación sexual, etnia, religión, cultura, etc. lo percibimos “diferente”. Las diferencias no son en absoluto algo peyorativo, porque la diversidad es una característica muy positiva en una sociedad. Pero muchas veces, en ese mismo momento en que se distingue la diferencia, se instituye la desigualdad y esa desigualdad, en la mayoría de los ámbitos sociales se traduce en desigualdad de poder, donde uno es más fuerte.

La identidad de género refiere a la “vivencia interna e individual del género tal como cada persona la siente, la cual puede corresponder o no con el sexo asignado al momento del nacimiento, incluyendo la vivencia personal del cuerpo. Esto puede involucrar la modificación de la apariencia o la función corporal a través de medios farmacológicos, quirúrgicos o de otra índole, siempre que ello sea libremente escogido. También incluye otras expresiones de género como la vestimenta, el modo de hablar y los modales” (CIDH). A partir de la ley 26.743 de identidad de género del año 2012, en nuestro país se garantiza el derecho de cada persona al reconocimiento de su identidad de género, al libre desarrollo conforme a su identidad y a ser tratada de forma igualitaria. Aquí hablaremos sólo de mujer y varón por escasez de datos vinculados a las diversidades.

La diferencia de género es la fuente de nuestra imagen del mundo. El cuerpo es la primera evidencia de la diferencia humana. De esta manera, las representaciones sociales sobre el género son importantes porque tienen implicancias en el campo profesional, en el ámbito laboral, en la educación, en la política y, en este caso, en el espacio público y vial.

HACIA UN ESPACIO VIAL SEGURO E IGUALITARIO

Espacio público es aquel lugar en donde el derecho a estar y circular es inherente a todo ciudadano y que a diferencia de los espacios privados en los que el acceso puede ser restringido por diversos motivos (propiedad privada, uso estatal, etc.), el espacio público es de uso común. Es el lugar donde colocamos en escena un repertorio históricamente estructurado de estilos, hábitos, costumbres, habilidades y esquemas que están incorporados en el común de las personas y que son utilizados (de manera más o menos consciente) para organizar nuestras prácticas individuales y colectivas.

Objetivo:

- Incorporar la perspectiva y los contenidos de género en la emisión de la Licencia Nacional de Conducir como una acción más para reducir las conductas riesgosas en el espacio público.
- Fomentar una nueva cultura vial entendida como hecho social, cultural e histórico.

ESTEREOTIPOS DE GÉNERO EN EL ESPACIO VIAL

Con los estereotipos, lo primero que aparece son los prejuicios acerca de que “la mujer no debería manejar”, como si los varones tuvieran una condición natural para hacerlo.

La Ley Nacional de Tránsito 24.449 no hace discriminación alguna sobre quienes deben cumplirla y quiénes no. La ley de tránsito debemos cumplirla todos y todas. Sin embargo, en la realidad que vivimos en el espacio público, existen personas que conducen según lo que podríamos llamar “la ley de calle”. La línea divisoria sobre quienes cumplen la ley de tránsito o actúan según la ley de la calle parecería estar determinada por el género.

Esa ley de la calle, que no se condice con la ley de tránsito, está validada por la misma violencia del entorno

en donde hay que tomar decisiones para “sobrevivir”. Entonces, las prácticas respetuosas de la ley de tránsito de unos pocos son vistas como un excesivo apego a las normas y se interpretan como manejar mal. La percepción de que es preciso entender los códigos de la calle y adquirir los hábitos de manejo que permitan desempeñarse según ellos, son en realidad códigos masculinos asociados a una conducción caracterizada por el riesgo, la competencia, el pragmatismo o la destreza.

Cabe aclarar que estos estereotipos son construcciones sociales y culturales que les vienen dadas a los varones, al igual que otras construcciones culturales a las mujeres, y que naturalizamos y que debemos aspirar a deconstruir para alejarlos de estos prejuicios.

Estos estereotipos estigmatizan a las mujeres como “lentas” y “temerosas”, como si las mujeres manejaran de acuerdo a las normas de tránsito porque tienen “miedo” de la violencia y agresividad que supone la ley de la calle. Este pensamiento justifica la violencia porque, en el espacio dominado por la competencia, la rapidez y la virilidad, no se puede tolerar a los lentos.

Esto significa que el “buen conducir” para los varones no tiene en cuenta el factor de riesgo ni tampoco el cumplimiento de las normas de tránsito. Todo lo que esté por fuera de esa forma de ver la conducción es “afeminado”, inaceptable y molesta la fluidez del espacio vial. Y aquello que molesta es porque no está en el sitio que le corresponde, ya que no cumple las condiciones necesarias para participar tal y como se supone que hay que hacerlo.

La conclusión del estereotipo masculino de conducir es que el volante no es el lugar apropiado para una mujer. En este sentido, hay dos observaciones interesantes:

- La tendencia a que conduzca el varón aún si se moviliza junto a una mujer que sabe conducir.
- Los varones ocupan la mayoría de los puestos de trabajo vinculados con el conducir, aquellos que manejan taxis, remises, camiones, colectivos o corredores de autos.

A estas observaciones se le agrega una variable fundamental: el refuerzo social. Es generalmente aceptado que el espacio vial público, dominado por el género masculino, es donde muchos varones deben demostrar y confirmar su virilidad, lo que les permite adoptar actitudes de riesgo en la calle sin reflexionar acerca de la gravedad de sus acciones. Muchos conductores, al contar los supuestos “actos heroicos” que han realizado al volante, obtienen un reconocimiento social que los incentiva a mantener conductas riesgosas.

Con esto no queremos decir que todos los varones conduzcan de manera temeraria, sino que todo lo que sea alejarse de ese ideal masculino, como conductas prudentes o el cuidado de la vida, a los varones les supone un alejamiento de ese estereotipo masculino que deben cumplir.

Valores asociados a los varones.	Valores asociados a las mujeres.
<ul style="list-style-type: none">• Fuerza• Poder• Agresividad• Valentía• Competitividad.	<ul style="list-style-type: none">• Prudencia extrema• Debilidad• Lentitud• Cuidado• Miedo

¿Cómo está relacionada la seguridad vial con la cuestión de género?

La violencia vial son aquellos comportamientos que se originan en el no cumplimiento de las normas de tránsito y que tienen como consecuencia la puesta en riesgo de la vida propia y ajena.

El género, como ya mencionamos, tiene que ver con una construcción cultural y social y no con características biológicas.

Estas dos temáticas no se encuentran aisladas, sino que están íntimamente relacionadas y afectan la forma en que nos movemos. Sin embargo, esa relación está invisibilizada porque tenemos naturalizadas ambas cosas: los estereotipos de género y la violencia vial.

Cuando pensamos o nos dicen que los varones “se desempeñan” o son “naturalmente mejores” en algunas tareas y las mujeres en otras, estamos reproduciendo, como hablamos antes, un estereotipo. Podemos someter fácilmente el ámbito vial a esta reflexión cuando relacionamos la conducción del varón con la fuerza, el poder, la agresividad, la competitividad, la toma de riesgo, la valentía, la eficiencia, entre otros. Y cuando asociamos la conducción de la mujer con la extrema prudencia, la debilidad, la lentitud, el miedo, el cuidado, etc.

Estos estereotipos se reproducen en todos los escenarios sociales y privados en todo el mundo y así fue en gran parte de la historia. Lo que sucede particularmente en el ámbito vial es que se le suma la cualidad de ser un espacio público, por lo cual nos incluye a todos/as como ciudadanos/as y las decisiones que tomamos pueden significar un factor de riesgo para otras personas.

Vamos a definir el riesgo como cualquier situación a la que nos exponemos por acciones propias o a la que nos exponen las acciones ajenas y que puede provocarnos daño.

VIOLENCIA VIAL Y GENEROS

Estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) indican que, a nivel mundial, los siniestros viales son la principal causa de muerte en personas de 10 a 24 años.

Según la misma organización, cada año mueren unas 400.000 personas menores de 25 años en las rutas y calles de todo el mundo: un promedio de 1.049 personas al día. Incluso si se tiene en cuenta el hecho de que conducen más varones que mujeres, ellos tienen una probabilidad tres veces mayor que las mujeres de morir o sufrir traumatismos en rutas o calles.

Las estadísticas también demuestran que la principal causa de los siniestros se debe al factor humano y no, como se suele pensar muchas veces, al mal estado de las calles o a problemas técnicos del vehículo.

Según la OMS, los principales factores de riesgo son: exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, omisión del uso del casco y del cinturón de seguridad y distracciones (uso del celular), todos ellos, evitables.

En nuestro país, los varones tienen el 70% de las licencias de conducir y las mujeres el 30% restante. Veamos si esta proporción se mantiene en determinados indicadores:

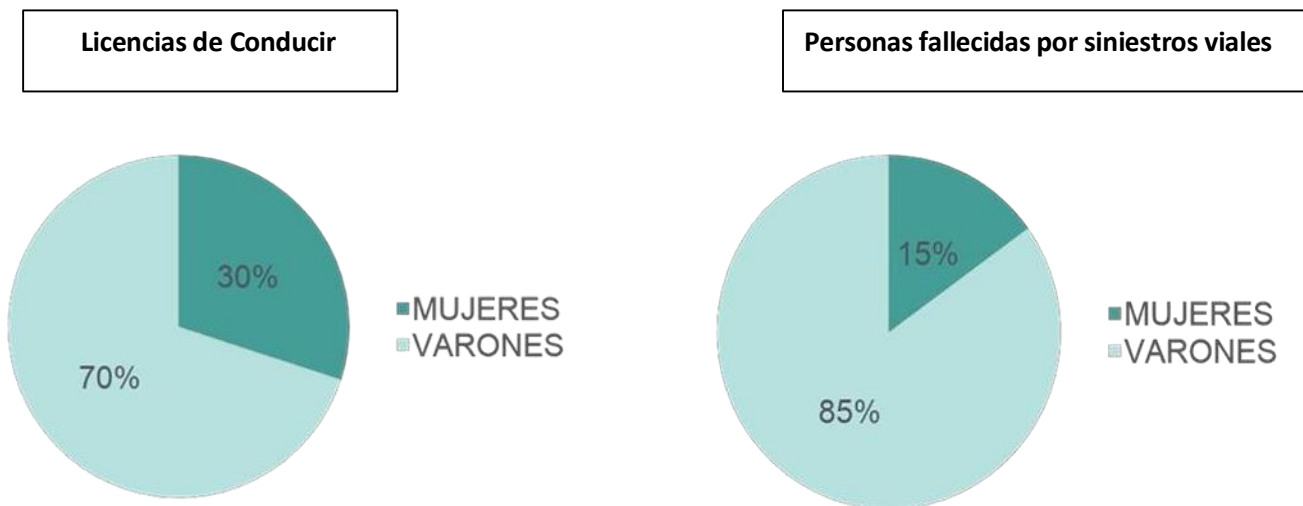
1. Los varones son el 85% de los fallecidos en siniestros viales, y las mujeres el 15%, cifra dentro de la cual un importante porcentaje corresponde a acompañantes, es decir que no manejaban al momento del hecho.
2. Según los datos de controles de alcoholemia de todo el país, de cada 100 conductores varones testeados, 5 arrojan resultado positivo. En las mujeres la tasa baja a 0.7% (menos de 1 cada 100 controladas).
3. La falta de uso de cinturón de seguridad y el exceso de velocidad son infracciones mayormente cometidas por varones.

Los varones tienen una mayor tendencia, dados los estereotipos a los que responden, a comportarse fuera

de la ley de tránsito, a consumir alcohol antes de manejar, a superar los límites de velocidad, a no llevar abrochado el cinturón de seguridad ni el casco, a parecer indiferentes al dolor y las lesiones y, por ende, a poner en riesgo su vida y la de los demás.

Las mujeres tienen, por otra parte, una inclinación a evitar el riesgo, a manejar a menor velocidad y a usar correctamente los elementos de seguridad. No por una característica “natural” y biológica de cuidado o por miedo. sino porque respetan las normas de tránsito, no responden al mismo estereotipo que el varón y porque

no se enfrentan a ellos de manera violenta. Al ser más respetuosas de las velocidades máximas permitidas son menos temerarias y cometen menos infracciones. Por ende, son menos propensas a poner en riesgo su propia vida y la de los demás.



MASCULINIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

La calle, ¿es cosa de varones?

El tránsito vehicular es percibido por la mayoría de los conductores y conductoras como un espacio caótico y violento, vinculado a prácticas transgresoras, egoístas y faltas de respeto. Al mismo tiempo, mujeres y varones tienen percepciones distintas en torno a la violencia en el tránsito.

Correr riesgos de diferente índole es una manera de expresar y reproducir estereotipos en el caso del espacio vial, donde el varón está asociado a la conducción riesgosa. Es así entonces como la siniestralidad vial es una consecuencia, en gran parte, de hábitos y conductas que consideramos “naturales” y que no lo son.

- Tendencia a que conduzca el varón aún si se moviliza junto a una mujer que sabe conducir.
- Los varones ocupan la mayoría de los puestos de trabajo vinculados con la conducción.
- Los varones deben demostrar y confirmar su virilidad en el ámbito vial a través de actos heroicos.

LA SEGURIDAD VIAL ES UNA RESPONSABILIDAD COLECTIVA

Todas estas reflexiones nos confirman que la cuestión de género en el espacio público vial es un factor de riesgo significativo en lo que respecta a seguridad vial. Entonces ¿cómo construir nuevas maneras de conducirnos por el espacio público? Como ciudadanos y ciudadanas, podemos tomar las siguientes acciones como puntos de partida:

- Reflexionar sobre las construcciones culturales y sociales de la masculinidad y cuestionar los prejuicios hacia las mujeres.
- Pensar cuál es el papel del género, la discriminación y las actitudes violentas -verbales y físicas en el riesgo vial y como queremos transmitírselo a las nuevas generaciones.
- Identificar esta problemática como real, y asumir nuestro compromiso con ella como ciudadanos y ciudadanas, para modificar nuestras conductas como automovilistas, ciclistas, motociclistas o peatones.
- Reconocer las diferencias para poder generar espacios de participación ciudadana diversos y equitativos entre los géneros, y así construir un espacio público más seguro.
- Cumplir y hacer cumplir la Ley de tránsito y aprehender que “la ley de la calle” es una construcción social basada en la desigualdad. Respetar las normas de tránsito no es algo “femenino” o “cosa de mujeres”, es una obligación de todos y todas, para no poner en riesgo nuestra vida y la de quienes nos rodean.
- No participar con nuestras acciones o verbalmente del reconocimiento social que incentiva a los varones a mantener conductas riesgosas

CONOCIMIENTOS BASICOS PARA LA CONDUCCION DE CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS

1. DEFINICIONES

CICLOMOTOR



MOTOCICLETA

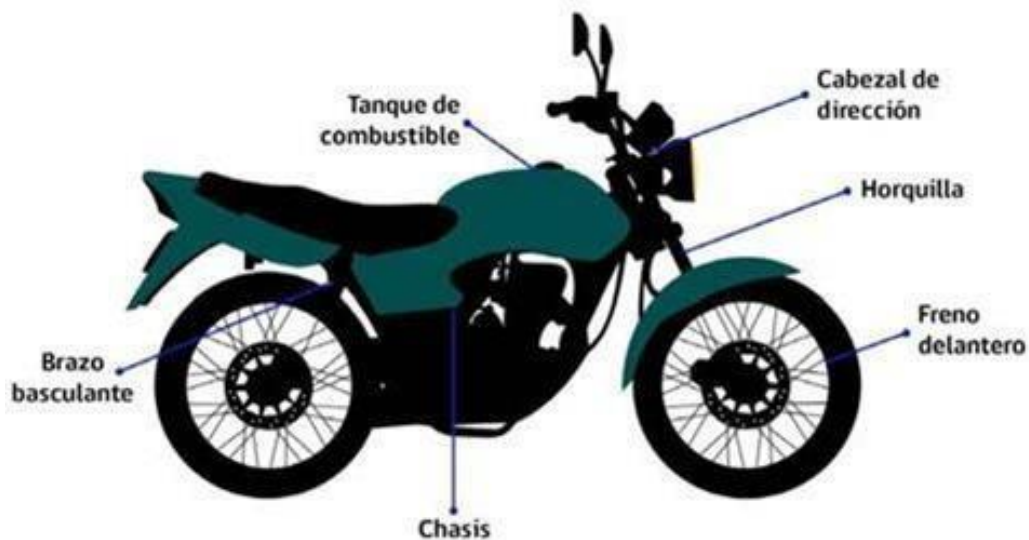
Es una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada, no pudiendo exceder los 50 Km/h de velocidad. Los ciclomotores **no pueden llevar cargas ni pasajero superior a cuarenta kilogramos (40 kg)**, ni circular por autopistas.



Es todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc de cilindrada, pudiendo desarrollar velocidades superiores a los 50 Km/h.

La estructura principal del vehículo la constituyen las ruedas y el cuadro, en donde se ubica el conductor. Las motocicletas no pueden transportar más de **un acompañante**, el cual debe ubicarse siempre detrás del conductor; **ni tampoco soportar carga superior a los cien kilogramos (100)**.

2. PARTES DE UNA MOTOCICLETA



- **Cuadro:** espina dorsal de la motocicleta y a partir del cual se colocan todos los demás elementos que la componen.
- **Chasis:** es la pieza estructural a la que se le colocan la mayoría de los elementos del vehículo, principalmente la horquilla delantera y el brazo basculante.
- **Horquilla:** pieza a la cual se une el manillar y la rueda delantera, actúa a su vez de suspensión delantera.
- **Tanque de combustible:** es el recipiente que aloja la gasolina.
- **Basculante:** pieza que unida al cuadro mediante un eje, sujeta la rueda trasera y uno de los extremos de la suspensión trasera.
- **Frenos delantero y trasero:** son los encargados de detener la motocicleta, pueden ser de disco

o de tambor.

- **Pipa de dirección:** une la horquilla al cuadro, aloja en su interior unos rodamientos, que permiten girar la dirección.
- **Sistema eléctrico:** basado principalmente en la batería de la motocicleta.

a. El Motor



Los más comunes en las motocicletas son de dos tipos: motor de combustión de dos y cuatro tiempos.

En motores de cuatro tiempos el sistema de lubricación se encuentra separado. En motores de dos tiempos el aceite se mezcla con el combustible, el aceite que se debe utilizar es de características especiales para estos motores.



La mayoría de las motocicletas utiliza una caja de cambios de velocidad secuencial, se mueve la palanca de cambios hacia arriba y hacia abajo, a través de los engranajes. La palanca de cambios es operada con el pie izquierdo. Se empuja hacia abajo para la primera velocidad y luego se la levanta para cada una de las velocidades restantes. Se empuja hacia abajo de nuevo, para regresar a la primera, y se levanta suavemente para encontrar el punto muerto. El embrague

es una palanca en el manubrio izquierdo, mientras que la mano derecha y el pie derecho operan los frenos delanteros y traseros respectivamente.

b. La Transmisión



Dependiendo del modelo puede ser por cadena, cardán o árbol articulado. El sistema consiste en una cadena simple y un sistema de piñón liviano y confiable, pero requiere de ajustes, (procurar que la cadena se encuentre tensa) y lubricación regular.

c. Las Ruedas (neumáticos)



Son el punto de contacto de un vehículo con la calzada, y soportan una carga de hasta veces su propio peso. De su estado depende la manera en que el vehículo responderá, especialmente en situaciones de emergencia o cuando las condiciones meteorológicas no son favorables.

El dibujo de los neumáticos juega un papel clave ya que se encarga de recoger el agua y desplazarla de la zona de contacto cuando el pavimento se encuentra mojado.

Además, favorece el control y las maniobras cuando se conduce sobre la calzada seca.

Para que esto ocurra es necesario que tengan una determinada profundidad: en motocicletas a partir de 1 milímetro y en ciclomotores de 0,5 milímetros.

d. Los Frenos



Las motocicletas poseen dos sistemas de freno independientes, uno para la rueda delantera y otro para la trasera. El freno de la rueda delantera se activa con la manilla de freno que se encuentra en la parte derecha del manubrio, mientras que el freno trasero se activa con el pedal de freno, también al lado derecho de la motocicleta. En las motos automáticas ambos frenos están en el manubrio, el trasero al lado izquierdo y el delantero al derecho.

Existen dos tipos de freno: el freno **mecánico**, en el que la energía es transmitida mediante varillas al tambor de freno, y el freno **hidráulico**, en el que la energía es transmitida mediante un fluido para frenos al cáliper, el que a través de un émbolo acciona las pastillas de freno. También es corriente una combinación de estos dos sistemas, y que la moto lleve un sistema de freno mecánico (freno de tambor) en la rueda trasera y uno de disco (o freno hidráulico) en la delantera

Maniobra de Freno: Frenar correctamente es uno de los aspectos más importantes de la conducción porque puede ser la diferencia, entre un siniestro y un simple susto sin consecuencias.

- **mano y pie sobre los frenos:** consiste en tener dos dedos de la mano sobre la maneta de frenos y el pie sobre el pedal de freno trasero, listos para entrar en acción cuando se requiera. Se utiliza en la práctica cuando nos acercamos a una zona de mucho tráfico, concurrida afluencia de peatones, intersecciones o cruces.
- **frenar con el motor:** Consiste en utilizar el motor, rebajando los cambios, para disminuir la velocidad. Disminuye el esfuerzo que realizan los frenos, permitiendo la reducción gradual de la velocidad al llegar a un semáforo, intersección o cuando se toma una curva.

e. Sistema de dirección



Garantiza la correcta maniobra del vehículo. Ayuda al conductor a guiarlo, orientando sus ruedas según lo desee. A altas velocidades, se endurece para evitar posibles siniestros, interviniendo de esa manera en la estabilidad del vehículo. Por ello, es fundamental su correcto mantenimiento. Al observar ciertas irregularidades (por ejemplo, que la dirección está dura, inestable o hace ruidos extraños), Se aconseja hacer una revisión en un taller mecánico.

f. Sistema de suspensión



Tiene un papel muy importante en la seguridad activa ya que es el encargado de mantener los neumáticos en contacto con el piso y de absorber las irregularidades del terreno, y por ello participa en la estabilidad y colabora con el confort del vehículo. Este sistema controla de forma independiente la amortiguación en cada una de las ruedas. Por ello, es fundamental que cada una de sus partes se encuentre en buen estado ya que sin un funcionamiento adecuado es posible perder la estabilidad y el control del vehículo. Tener en cuenta que, si la suspensión delantera está sucia o manchada, probablemente los retenes se encuentren deteriorados y deban ser cambiados.

g. Las Luces



Son importantes porque no solo permiten que usted pueda ver, sino que también porque permiten hacerle visible para el resto de los usuarios de las vías.

h. Los Espejos



Estos permiten tener una vista clara sobre el tránsito que se desplaza tanto detrás como a los costados del vehículo.

3. INDUMENTARIA ADECUADA PARA LA CIRCULACION

La seguridad pasiva que depende del motovehículo es mínima; entonces cobran gran relevancia aquellos elementos que dependen de los motociclistas. El uso de los elementos de seguridad personal: cascos, guantes y camperas con protecciones y/o con airbag, zapato cerrado, rodilleras, etc, disminuirán significativamente el riesgo de lesiones frente a un siniestro.

Aunque el casco es la protección más importante para el motociclista, otras prendas también pueden reducir la gravedad de las lesiones producidas en las caídas. Es indispensable utilizarlas al conducir una moto, para mayor comodidad y protección, frente a las inclemencias del tiempo y futuras lesiones. Por otro lado, la circulación en este tipo de vehículo suele ser más riesgosa porque se es menos visible para los demás conductores. Entonces la utilización de indumentaria que actúe como señal visual resulta necesaria para evitar un siniestro vial (por ejemplo, chaleco reflectivo)

a. CASCOS



Si bien el uso del casco es un deber legal es antes que nada un deber racional de todo aquel conductor que mínimamente ame y pretenda gozar la vida.

El casco protege la cabeza, que es el único órgano en el que un simple golpe puede resultar fatal. Los colores claros y la utilización de bandas reflectivas en el mismo permitirán una mejor visualización del motociclista

¿Cómo elegir la talla de mi casco?

Rodear su cabeza con una cinta métrica (por encima de las cejas y el borde superior de las orejas) la medida (en centímetros) es la talla de su casco.

Con el casco puesto, gire rápidamente la cabeza de lado a lado el casco deberá moverse con usted. Si el casco “baila” al hacer este movimiento, es demasiado grande.

Con las correas bien abrochadas y ajustadas intenta sacarte el casco tomándolo con ambas manos en la parte posterior. Si se sale busca otra talla o modelo.

Lleve el casco puesto durante un rato para asegurarte de que te resulta cómodo debe estar ajustado, pero sin apretar ninguna zona determinada de tu cabeza (el almohadillado interior suele ceder un poco con el uso).

Si el casco recibe un golpe o cae en una superficie dura puede sufrir daños en su estructura sin que se note por lo que no proveerá la protección adecuada en caso de accidente. Lo mejor entonces es que sea reemplazado. No compre nunca un casco de segunda mano, pues no podrá saber qué trato ha recibido ni si tiene algún daño oculto. Ajuste la correa de su casco cada vez que suba a su motocicleta.

NO son aptos para la circulación los cascos de uso industrial u otros no específicos para motocicletas. Es obligatorio para el conductor del motovehículo el uso de casco con la visera baja para la circulación; si no cuenta con la misma deberá utilizar anteojos de seguridad; y lo mismo se aplica a su acompañante

Tipos de cascos



- **Casco integral:** Casco entero, es el más seguro y completo. Cubre la zona de la nuca, las orejas, tiene una pantalla completa que impide que insectos u otros elementos impacten en la zona de la cara.
- **Casco Modular:** Es convertible, se cierra y abre sobre el mentón. Tiene la misma protección que el casco integral, mientras permanece cerrado. Ofrece menos protección cuando esta levantado el módulo delantero, porque no cubre la totalidad de la cara y expone el mentón.
- **Casco de Motocross:** Casco para realizar pruebas deportivas, o conducir en terrenos de mucha exigencia, principalmente médanos, o a campo traviesa. Tiene la particularidad de tener en su diseño el mentón adelantado lleva visera, pero no pantalla que es suplantada por anteojos de seguridad.

b. ANTEOJOS DE SEGURIDAD



Se entiende por tal el armazón sujeto a la cabeza que cubre el hueco de los ojos con elementos transparentes, que los proteja de la penetración de partículas o insectos. Su uso es obligatorio en el caso de que el casco elegido para circular no posea visera.

c. VESTIMENTA



Campera: La función de la campera no sólo es proteger del frío sino sobretodo proteger de la abrasión en caso de caída, de golpes por piedras, insectos, etc. Debe ser manga larga, lo más ajustada al cuerpo posible. Para que sea comfortable al usarla en tiempo caluroso, asegúrese de que posea ventilaciones (se abren con cierres).

Hay camperas especiales que traen protecciones en hombros, codos y espalda.

También en la campera se recomienda la utilización de bandas reflectivas para una mejor visualización del motociclista. La ropa de colores brillantes es preferible a la de colores oscuros, por la misma razón.



Guantes: Use siempre guantes, aunque haga calor amortiguará el golpe de una piedra despedida por el vehículo que va delante suyo, y lo protegerán en caso de caída. Deben ser suficientemente gruesos para proteger sus manos y adecuadamente flexibles como para permitirle tomar adecuadamente el manillar y accionar freno o embrague, sin esfuerzo extra.



Pantalón Deben ser largos de un material grueso que resista la abrasión, proteja del clima y los elementos que pudieran golpear al motociclista a la circular. No deben quedar flojos y sacudirse con el viento. Al igual que las camperas, los pantalones especiales para motos cuentan con protecciones reforzadas y cierres para ventilación.

La utilización de bandas reflectivas para una mejor visualización del motociclista, es aplicable también para los pantalones.



Botas: El calzado que proteja sus pies debe indefectiblemente cubrir sus tobillos. Lo ideal es el uso de botas de cuero grueso y suela de goma con un buen diseño para evitar el deslizamiento del pie. Al igual que el resto de la vestimenta, deben ajustarse adecuadamente. Coloque bandas reflectivas en la tobillera de sus botas para una mejor visualización por parte de otros conductores.

d. OTROS ELEMENTOS DE PROTECCIÓN CORPORAL

- Coderas
- Rodilleras
- Pechera de protección
- Protección de dorsal y lumbar
- Protección para el cuello.
- Equipo anti lluvia (diseñado para usarlo arriba del resto de la ropa, con colores intensos para aumentar su visibilidad ya que el clima desfavorable suele dificultar la visión al resto de los conductores).

4. MANTENIMIENTO DE UN MOTOVEHICULO

Una motocicleta necesita atención más frecuente, ya una falla menor en un auto raramente conduce a algo más que una inconveniencia para el conductor. La misma falla en una motocicleta puede ocasionar un siniestro o bien que tenga que dejar estacionada su motocicleta a un lado del camino. Si existe algún tipo de desperfecto en el motovehículo es mejor saberlo antes de iniciar la conducción.

El manual del propietario es la principal fuente de información para saber cómo se debe inspeccionar y dar mantenimiento a la motocicleta, por eso asegúrese de leer y entender los aspectos más importantes que trata el mismo.

Siempre se debe hacer una inspección antes de la conducción, esto solo toma unos minutos y previene problemas; la revisión de los componentes críticos es fácil y rápida.

Los componentes que debe revisar son:

a. Llantas y Ruedas

- Verifique la presión de aire, el desgaste, la condición general de las paredes laterales y de la superficie del dibujo
- Pruebe de una por una las palancas del freno delantero y del freno trasero. Asegúrese de que cada una se sienta firme y que detenga la motocicleta cuando se aplica completamente. Verifique el estado del neumático debe ser correcto, sin cortes, grietas o deformaciones, y su presión de inflado debe ser la adecuada.

b. Controles

- Asegúrese que el embrague y el acelerador trabajen bien y uniformemente. El acelerador debe regresar a su posición completamente cerrada cuando se suelta. El embrague debe sentirse firme y debe poder operarse sin dificultad.
- Pruebe la bocina asegúrese de que trabaja.

c. Luces y Sistema Eléctrico

- Revise las luces delanteras y traseras. Pruebe el interruptor para verificar que los faros de luces altas y bajas estén trabajando.
- Encienda ambas direccionales, izquierda y derecha. Asegúrese que todas las luces estén funcionando adecuadamente.
- Pruebe cada uno de los frenos y confirme que ambos enciendan la luz del freno.

d. Aceite y otros fluidos

- Revise los niveles de aceite del motor y de los fluidos de la transmisión.
- Una vez por semana revise el fluido hidráulico del freno y el nivel de refrigerante.
- Antes de arrancar asegúrese de que esté abierta la válvula de suministro de combustible. Si la válvula está cerrada, la moto arranca con el combustible que queda en la línea de combustible pero al agotarse, se apaga la moto.
- Revise por debajo de la moto para ver si hay señales de fugas de aceite o combustible. C — Chasis
- Revise la suspensión delantera, asegúrese que no se atore nada, los amortiguadores traseros y los resortes deben moverse con fluidez.
- Asegúrese que la banda o la cadena estén ajustadas de acuerdo a las especificaciones del fabricante y de que los rayos no estén desgastados o dañados. S — Stands
- Revise que el movimiento del soporte lateral trabaje bien y que el resorte del soporte lo sostenga en la posición levantada. Si la motocicleta cuenta con un soporte central, verifique que se mantenga firmemente junto al cuadro cuando este en marcha la moto.

e. Espejos

- Antes de arrancar, limpie y ajuste los espejos; es difícil manejar con una mano para tratar de ajustarlos.
- Muévelos para que pueda ver hacia atrás en su carril y lo más posible del carril que va junto a usted.
- Cuando un espejo está bien ajustado se puede ver el filo del brazo o del hombro, pero lo más importante es que se vea hacia atrás del carril y lo más posible hacia los lados.

f. Frenos:

- Realizar la revisión de los frenos una vez al año, como mínimo.
- Mantener los amortiguadores en perfecto estado. Si están en mal estado, se necesita un 10% más de distancia necesaria para frenar.
- Vigilar el estado y la presión de los neumáticos porque condicionan la eficacia de la frenada ya que una de sus misiones es transmitir la fuerza motriz y la de frenado.
- Mantener el nivel indicado del líquido de frenos y revisarlo con frecuencia.
- Revisar periódicamente el estado de las pastillas de freno

5. MODALIDADES DE CONDUCCION

Los motociclistas son un grupo vulnerable en la vía pública. Están más expuestos por la relación existente entre la velocidad desarrollada y los escasos elementos de seguridad pasivos que dependen del vehículo.

El conductor de motovehículos, a pesar de utilizar todas las medidas de seguridad, frente a un siniestro vial tiene en relación al conductor de un automóvil, mayor riesgo de resultar herido.

Tener conocimientos sobre el vehículo y adoptar conductas seguras en la conducción, permiten tomar decisiones en una fracción de segundo que desencadenan en maniobras que evitan un siniestro o que llevan a sufrir la menor probabilidad de lesión posible.

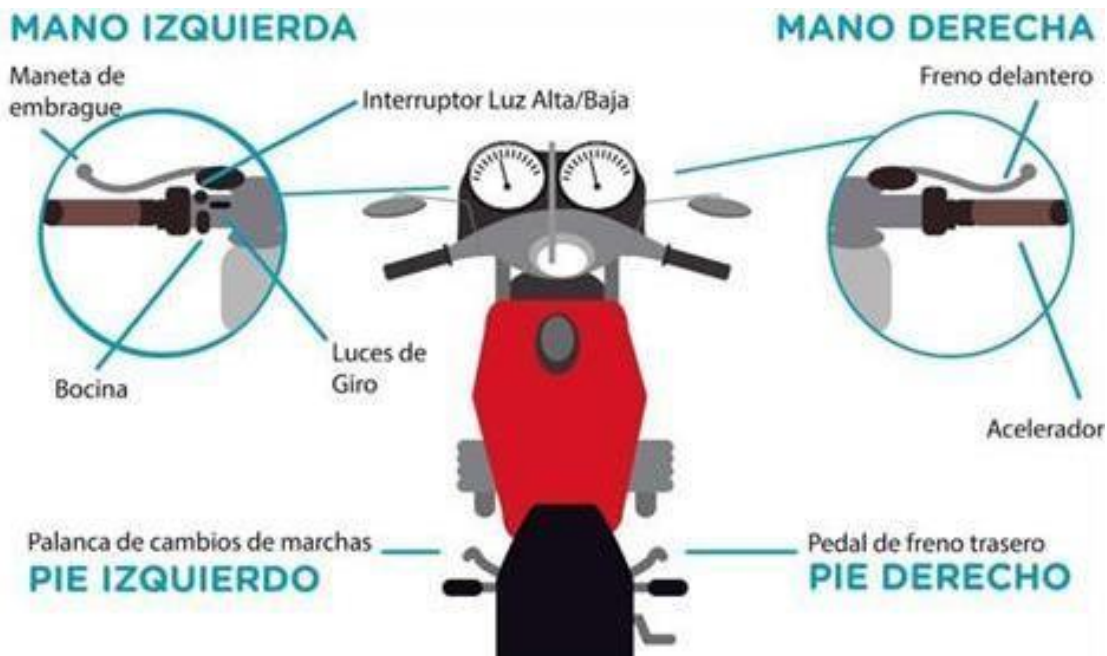
Algunos conocimientos básicos sobre el funcionamiento de un motovehículo:



a. **ANTES DE INICIAR LA CONDUCCIÓN VERIFICAR:**

- El estado de los neumáticos y la presión de aire en ellos.
- La cantidad de combustible.
- El nivel de aceite.
- El embrague, el acelerador y el cambio de marchas.
- Los frenos y el regulador de los mismos.
- La cadena o el cardán.
- Las luces, especialmente de freno e intermitentes.
- Los espejos retrovisores.
- Que el soporte de estacionamiento esté alzado.
- Los pedales y las gomas de los mismos.
- Que el motor no emita ruidos anormales.
- Que el tubo de escape no emita humo o ruidos anormales.

b. **TECNICAS DE CONDUCCION**



- **Postura**

Lo más importante al sentarse sobre una moto y conducirla es sentirse cómodo. El peso del cuerpo debe descansar en los glúteos y la entrepierna, hasta las rodillas. El resto del cuerpo tiene que quedar libre de cargas.

Los pies, en particular, deben tener movilidad para poder accionar con rapidez la palanca o pedal de cambio (pie izquierdo) o, la palanca o pedal de freno (pie derecho). Además deben hacer fuerza sobre los apoyapiés (estribos) para cambiar de posición sobre el asiento.

Ajuste la altura del pedal o palanca de freno y la del pedal o palanca de cambios, de forma que ambos se puedan accionar con un movimiento mínimo de la punta de los pies. Ajuste también el manillar. A menor altura de éste menor será la resistencia aerodinámica.

La principal característica de una motocicleta es que no mantiene su equilibrio como un vehículo de cuatro ruedas, por lo que su estabilidad durante el desplazamiento depende del conductor. Bajo los 10 km/h es más difícil mantener el equilibrio.

- **La Mirada**

Es primordial tener presente la importancia que tiene la mirada hacia adelante cuando se conduce una motocicleta. Se debe tener conciencia de lo que se debe mirar para poder efectuar una maniobra de manera eficaz y segura.

La previsión es el elemento fundamental para evitar riesgos de accidentes en la conducción, por esto la mirada debe dirigirse lo suficientemente lejos como para que se pueda reaccionar a tiempo ante una situación de riesgo.

Suele decirse que “la moto va hacia donde mira el piloto” y aunque suene anecdótico tiene una trascendencia enorme para la conducción. El caso más representativo de este hecho es que para evitar el impacto contra un obstáculo que se interponga en nuestra trayectoria hay que mirar hacia la escapatoria. Si el piloto se queda mirando al obstáculo no podrá evitar la colisión.

En las rectas la mirada debe dirigirse a lo lejos al punto en que convergen las líneas de demarcación del pavimento con los elementos que se encuentran a los costados del camino.

c. TÉCNICAS DE FRENADO

Obtener una frenada óptima es uno de los objetivos fundamentales que todo motociclista debe adquirir durante su proceso de enseñanza. Es importante frenar siempre de manera suave y progresiva a fin de evitar el bloqueo de las ruedas. Esto no quiere decir que no pueda frenar con contundencia en caso de una situación apurada o de emergencia.

De una frenada correcta depende su seguridad tanto al hacerlo con los frenos como si lo hace utilizando el freno motor. Para ello tiene que practicar con insistencia durante largo tiempo la frenada correcta.

El freno principal en la motocicleta es el delantero, que es el que realmente detiene la motocicleta. El freno trasero se usa como complemento y como ayuda para estabilizar la motocicleta. En todo caso cada uno de los frenos tiene su papel y lo ideal en toda situación es usar los dos al mismo tiempo. Si usa sólo el delantero corre el riesgo de una transferencia de cargas brusca y que salga despedido por el frente o que se bloquee el neumático delantero.

Es conveniente que al momento de frenar usted tome una posición que colabore en la maniobra no permitiendo que la rueda delantera pierda su centro para lo cual debe mantener firme el manubrio. Para ello debe inclinar levemente su cuerpo hacia atrás impidiendo que se libere la rueda trasera que es la que ejerce mayor fuerza para el avance de la motocicleta la que será trasladada hacia delante por el efecto de la frenada (transferencia de masa).



Freno delantero: se activa con la mano derecha y actúa sobre la rueda delantera. Es el que soporta más carga y el más eficaz para detener la motocicleta, pero a su vez es el más peligroso. Si acciona este freno de forma brusca puede llegar a provocar el bloqueo de la rueda delantera y puede tener como consecuencia una caída



Freno trasero: Generalmente el freno trasero se acciona con el pie derecho y actúa sobre la rueda trasera. Su función es asistir la frenada delantera mientras equilibra las fuerzas ejercidas para una detención total o parcial de la motocicleta. Si utiliza sólo el freno trasero el traslado de pesos al tren delantero es menor por lo que no se retiene al vehículo de forma tan efectiva.

Frenada en Curvas

Una situación especial es el frenado en curvas. Ni todas las curvas son iguales ni puede conocer todas las curvas, por tanto, debe adaptar su velocidad a la hora de entrar en las mismas. Si se equivoca se verá obligado a frenar en la misma, con consecuencias de pérdida de adherencia en la rueda delantera, mientras que la trasera perdería agarre al haber trasladado demasiado peso a la delantera.

Se recomienda aproximarse a las curvas con menor velocidad, calculando la que permite maniobrar de forma segura. De ser necesaria la frenada, debe ser siempre muy gradual y con ambos dispositivos, delantero y trasero, aplicando menor fuerza que en condiciones normales.

d. CONDUCCIÓN EN CURVA.



Un vehículo que se aproxima a una curva tiende a continuar su desplazamiento en línea recta. La magnitud de la fuerza centrífuga o fuerza lateral (que en una curva tiende a sacarlo de la carretera) depende directamente de la velocidad y de lo cerrada que sea la curva. Un buen consejo es que reduzca la velocidad antes de la curva y que contrarreste la fuerza centrífuga, adoptando una posición inclinada.

Para enfrentar el manejo de una motocicleta en una curva es esencial mirar al punto de fuga de ella. El punto de fuga da información de la forma de la curva de lo cerrada que pueda ser y de la velocidad apropiada con la que hay que entrar en ella.

Una vez dentro y efectuando el giro la mirada del punto de fuga sigue proporcionando información al conductor en cuanto a la velocidad con que circula por ella y al trazado que está describiendo. Siempre podría ocurrir que la curva se cierre más de lo previsto a su inicio.

e. CONDUCCIÓN CON ACOMPAÑANTES



Hay que mentalizarse que a la hora de circular en motocicleta el acompañante es tan importante como el conductor. Debe conocer e informar al acompañante al menos de los siguientes puntos clave: El acompañante viaja igual de expuesto, por eso debe ir protegido con el equipo necesario (casco, guantes, botas, chaleco, etc.).

Lo que rige para el conductor también rige para el acompañante por ello en un control de alcoholemia se les realizara a ambos ocupantes del motovehículo.

- Se debe subir en la motocicleta una vez que esté encendido el motor de la misma y el conductor se encuentre preparado, con ambos pies en el suelo y el freno delantero apretado con fuerza. Debe subir por el lado izquierdo apoyándose en el hombro del conductor y con el pie izquierdo en la estribera, pasando la pierna derecha sobre el asiento de la motocicleta.
- Se debe sentar lo más adelante posible, a horcajadas y sin invadir la zona del conductor.
- Se debe agarrar y sujetar con firmeza a los asideros (asa) correspondientemente instalados en la motocicleta.
- Mantener en todo momento los dos pies encima de las estriberas, incluso una vez que la motocicleta se ha detenido.
- Debe permanecer siempre detrás del conductor sin salir por sus costados y dejarse llevar sin ofrecer ninguna resistencia a la hora de inclinarse a medida que él lo hace.
- Salvo en situaciones excepcionales, evite hablar y hacer movimientos bruscos.
- Por último, en trayectos largos o nocturnos debe hacer paradas frecuentes.

Distancia de frenado



Sin acompañante



Con acompañante

Se debe tener en cuenta que al llevar acompañante, debido al peso transportado, la distancia de frenado será mayor.

f. CONDUCCIÓN CON CARGA



La gran mayoría de las motocicletas no están diseñadas para llevar mucha carga. Las pequeñas cargas pueden llevarse sin peligro alguno siempre que se ubiquen y sujeten correctamente. Es muy importante saber tanto dónde colocarla como de qué forma ya que la estabilidad dinámica de la motocicleta puede sufrir grandes cambios incluso llegando a ser intratable si no lo hace correctamente. El aumento de peso tendrá una gran

influencia en las aceleraciones y frenadas usted debe tenerlo muy en cuenta en sus viajes. La rueda trasera soportará mucha más carga y desgaste en proporción a la delantera.

6. CONDUCCIÓN RESPONSABLE

- No exceder los límites de velocidad permitidos.
- Usar el casco correctamente sujeto es obligatorio para el conductor y su acompañante. Para el conductor el uso de casco con la visera baja para la circulación; si no cuenta con la misma deberá utilizar anteojos de seguridad.

No conducir bajo los efectos del alcohol o estupefacientes.

- No realizar maniobras bruscas que pongan en peligro la estabilidad de la motocicleta.
- Circular siempre con la luz encendida.
- Indicar con la debida anticipación los giros o cambios de carril, utilizar las luces correspondientes.
- Respetar las señales de tránsito.
- Respetar los semáforos.
- No frenar de manera brusca en condiciones normales de manejo.
- Guardar distancia de seguridad con el vehículo que lo precede.
- En escuelas y zonas concurridas, disminuir la velocidad.
- Ceder el paso a ambulancias, camiones de bomberos y patrullas policiales.



SEÑALES VIALES

La vía pública se encuentra señalizada y demarcada conforme a un sistema de reglas de circulación, las cuales se expresan a través de las señales, símbolos y marcas de señalamiento vial. Estas señales son los medios que indican a los usuarios la forma adecuada y segura de circular, por ello se deben respetar. Se eligen para las señales los colores más fácilmente identificables y reconocibles rápidamente, tales como el rojo, el amarillo, el verde, el azul, el negro y el blanco.

• SEÑALIZACION LUMINOSA

Son señales con luz propia, continua o intermitente destinadas a todas las personas y vehículos que circulan por la vía pública. Sirven para transmitir órdenes o prohibiciones que modifican las reglas generales del caso, advertir durante determinadas circunstancias, encauzar y regular la circulación mediante la utilización de colores, flechas o figuras específicas.

LOS SEMÁFOROS

Regulan la circulación de vehículos y personas en las intersecciones separando en un punto las distintas corrientes de tránsito que pasan por un mismo sitio. A si mismo advierten riesgos en la circulación, se encuentran ubicados en las proximidades de intersecciones, con caras hacia todos los sentidos de circulación o hacia los que está destinado.

Aún con luz verde no se debe comenzar a cruzar, si por la calle transversal avanza algún vehículo o si no hay espacio suficiente del otro lado, dejando así siempre libre la intersección.

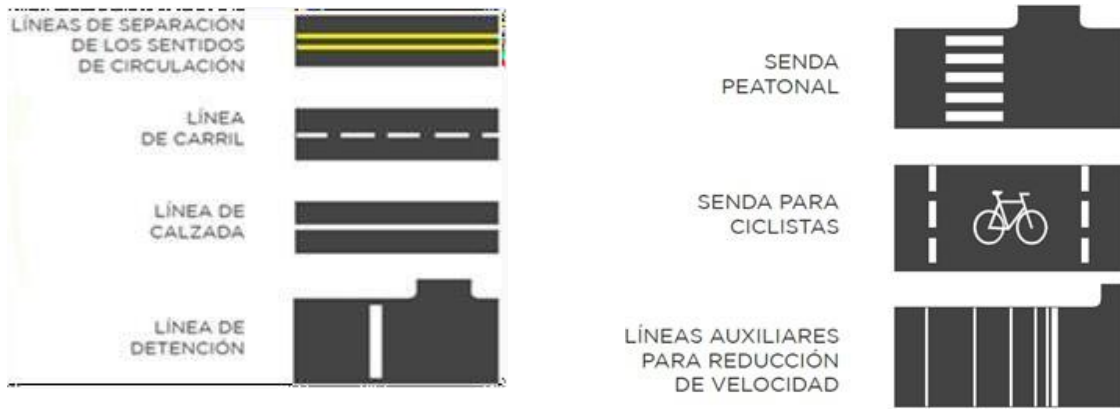


Este tipo de demarcación se encuentra aplicada sobre la calzada y cordones a fin de regular, advertir, informar y encauzar la circulación y permite obtener resultados que no son posibles de lograr con otro tipo de dispositivos. Los colores usados para la demarcación de las señales horizontales son el blanco, amarillo, rojo, verde y azul.

A fin de regular, advertir, informar y encauzar la circulación, permite obtener resultados que no son posibles de lograr con otro tipo de dispositivos.

TIPOS DE DEMARCACIONES:

- **Longitudinales a lo largo de la vía:** tienen por función ubicar al conductor dentro de la calzada. Se denominan líneas divisorias de carril o de manos (centrales) y de borde de calzada
- **Longitudinales blancas:** separan las corrientes de tránsito de una misma dirección.
- **Longitudinales amarillas:** separan las corrientes de tránsito en dirección opuesta.
- **Blancas de trazo intermitente:** Delimitan los carriles de circulación. Tienen carácter permisivo para cambiar de carril.
- **Continuas blancas o amarillas:** son de carácter restrictivo, no pueden ser cruzadas y no habilitan el cambio de carril. Cuando se presentan como líneas dobles (perpendiculares contiguas) indican un máximo riesgo y restricción.
- **Doble línea adyacente con una línea continua y otra discontinua:** indican la permisión de traspasar por el lado de la línea discontinua y prohíbe el traspaso en sentido contrario. Se encuentran en caminos al comienzo y finalización de zonas con adelantamiento prohibido: cruces, curvas horizontales o verticales.
- **Líneas y marcas transversales:** se utilizan en intersecciones o aproximaciones a las mismas: línea de pare y senda peatonal. Las flechas sobre los carriles pueden ser rectas o curvas e indican las direcciones posibles a tomar: seguir en la misma dirección, girar o unitaria (solo para seguir o solo para doblar).
- **Marcas de estacionamiento:** Este tipo de señales son de color blanco e indican la forma correspondiente en la que se debe estacionar el vehículo como pueden ser paralelo al cordón, en ángulo o en lugares permitidos.
- **Otras marcas horizontales:** cruce ferroviario a nivel, velocidad del carril, líneas vibrantes o sonoras que al ser pisadas por neumáticos producen sonidos audibles.
- También se completa la marcación con tachas metálicas, cerámicas o retrorreflectivas.
- **Línea de detención:** indica la ubicación donde detener el vehículo previo al: Cruce de peatones, cruce ferroviario, semáforo, señalización vertical, bocacalle ocupada.



ESTRELLAS AMARILLAS

Con diferentes formas, tamaños, nombres y fechas, podemos encontrar Las llamadas “**ESTRELLAS AMARILLAS**” que señalan los lugares peligrosos de un camino, donde se produjeron siniestros con víctimas fatales. Tienen cinco puntas, que representan los valores de “**MEMORIA, PREVENCIÓN, LEY, JUSTICIA y EDUCACIÓN**”. Pueden estar pintadas sobre el pavimento o dibujadas en un cartel a la orilla del camino; llevar nombre y fecha o ser una señal anónima.



La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) reconoce según disposición 110/2020 a las Estrellas Amarillas como símbolo característico de atención y memoria. Por ello estima oportuno, meritorio y necesario, incorporarlo, como material de estudio y de examen obligatorio dentro de los contenidos básicos y mínimos del curso teórico práctico de educación vial, y del examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación, previos a la obtención de la Licencia Nacional de Conducir



• 3. SEÑALIZACION VERTICAL

Son señales de regulación de tránsito colocadas al costado de la vía o elevadas sobre la calzada (aéreas)



Las Señales Verticales se dividen en 4 categorías:

a. **SEÑALES REGLAMENTARIAS**

Las señales reglamentarias indican lo que se puede hacer o lo que está prohibido durante la circulación.

Generalmente, estas señales son de **forma circular de color blanco con borde rojo y símbolo en color negro**, con excepción de las señales PARE, CEDA EL PASO y CONTRAMANO.

Las señales con fondo azul y borde rojo son de permisión con restricción.

Señales de Prohibición



Señales de Restricción



Señales de Prioridad



Señales de Fin de Prescripción.



b. SEÑALES PREVENTIVAS

Este tipo de señales cumplen la función de advertirnos sobre el peligro presente al circular en la vía pública. Se caracterizan por **tener forma cuadrada y fondo amarillo con diagonal vertical, borde y símbolo negro**. Las de máximo peligro tienen forma triangular.

Prevención



Posibilidad de Riesgo Eventual



Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito



Advertencia y Máximo Peligro



Fin de la Prevención



a. SEÑALES INFORMATIVAS

Sirven para indicar a los conductores cuestiones relacionadas a la ruta, el destino o los servicios. Las señales de ruta o destino son rectangulares con fondo verde, símbolo y texto en color blanco. Las señales de servicio poseen fondo de color azul, símbolo negro con texto y cuadrado interior en

color blanco.

Nomenclatura Vial Urbana, Destino y Distancia



Características de la Vía



Información Turística y De Servicios



c. SEÑALES TRANSITORIAS

Las señales transitorias son de color anaranjado. Las mismas indican cambios ocasionales en la vía o la presencia de trabajadores o maquinarias sobre la misma



d. SEÑALIZACIÓN HUMANA

Son las que hace el agente de tránsito para regular la circulación de vehículos y peatones



- Un brazo en alto obliga a detenerse a quien lo enfrenta.
- Ambos brazos en alto obligan a detenerse a todo el tránsito, con excepción de vehículos de emergencia.
- Posición de frente o de espaldas con brazos bajos o uno en alto, obliga a detenerse a quien lo enfrenta.

Brazo en movimiento circular obliga a continuar la marcha a quien está en su línea.

