



MANUAL DE SEGURIDAD VIAL

Para las buenas prácticas
en la Vía Pública.



MANUAL DE SEGURIDAD VIAL

Para las buenas prácticas
en la Vía Pública.

1. DEFINICIONES Y ALCANCES DE LA SEGURIDAD VIAL

A través del tiempo, se han utilizado diversos enfoques que carecen de visión integradora en lo que respecta a la seguridad vial, lo que ha dificultado la unificación de esfuerzos multisectoriales destinados a la reducción de siniestros viales.

“LA SEGURIDAD VIAL ES UN PROCESO INTEGRAL DONDE SE ARTICULAN Y EJECUTAN POLÍTICAS, ESTRATEGIAS, NORMAS, PROCEDIMIENTOS Y ACTIVIDADES, QUE TIENEN POR FINALIDAD PROTEGER A LOS USUARIOS DEL SISTEMA DEL TRÁNSITO Y SU MEDIO AMBIENTE, EN EL MARCO DEL RESPETO A SUS DERECHOS FUNDAMENTALES.”

A partir de esta definición, la seguridad vial es una responsabilidad compartida que debe contar con la participación activa de organismos, tanto estatales como de la sociedad civil, para desarrollar estrategias, con el fin de intervenir de manera eficiente en implementación de mejoras en la normatividad y su aplicación en el sistema de tránsito, programas educativos, campañas, formación de conductores, etc.

2. OBJETIVOS DE LA EDUCACIÓN VIAL

Se entiende por “Educación Vial” a la adquisición de hábitos que permitan al alumno acomodar su comportamiento a las normas, reglas y principios de tránsito vigentes. (Art. 9 Ley Nacional de Tránsito N° 24.449)

- A. Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario.
- B. En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, a distintos fines de la presente ley.
- C. La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir siniestros.
- D. La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción.

Según la Ley de Promoción de la Educación Vial N° 27.214 artículo 3, son principios de la educación vial:

- A. La inscripción de la problemática de la educación vial en el campo más amplio de la educación ciudadana, y como tal, responsabilidad de los adultos en su conjunto.
- B. El reconocimiento del rol del Estado en la generación de políticas públicas de tránsito y seguridad vial, para garantizar una circulación responsable y segura.
- C. La promoción de la reconfiguración del espacio de circulación urbano, el debate relativo a las prácticas de tránsito, la visibilidad del papel fundamental de la intervención humana en ese contexto y la recuperación del sentido social del cuidado de sí mismo y del otro, en la vía pública.
- D. La promoción de acceso igualitario y democrático de todos los niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos a conocimientos, hábitos y prácticas centrales, para que la protección de la vida y su bienestar físico y psíquico, que incluyan los construidos por grupos humanos que habitan diferentes contextos.
- E. La difusión del acceso universal y democrático a conocimientos y saberes relevantes sobre normas, reglas y principios vigentes sobre el tránsito.
- F. La implicación y convocatoria a distintos actores sociales en el desarrollo de acciones para la educación vial, en especial a las organizaciones de trabajadores cuyo eje laboral se desarrolle en situaciones viales y al sector de la industria automotriz.
- G. La socialización de conocimientos significativos sobre normas y reglas vigentes sobre el tránsito terrestre, como del aprendizaje de nociones relativas a la responsabilidad peatonal, vehicular y a comportamiento seguro en la vía pública.
- H. El fortalecimiento de la convivencia social y la construcción de la cultura de la prevención y de la solidaridad.

Según La Ley 13.927, ARTÍCULO 11.- OBJETIVOS y COMPETENCIAS. El Consejo Provincial de Seguridad Vial tendrá los siguientes objetivos:

1. Coordinar con el Gobierno Nacional, Gobiernos Provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través del organismo con competencia en la materia, la implementación de acciones y medidas pertinentes con el objeto de unificar las políticas de tránsito.
2. Articular con el resto de las jurisdicciones de la Provincia de Buenos Aires, con competencia en la materia las políticas a implementar.
3. Fomentar todo tipo de medidas relacionadas con la prevención de accidentes en las carreteras y vías públicas, en estrecha colaboración con las Autoridades y Reparticiones correspondientes, así como con el Sistema Nacional y Provincial de Antecedentes de Tránsito y todas aquellas organizaciones y demás entes interesados en el cumplimiento de estos objetivos.
4. Asesorar en temas interdisciplinarios referentes a Seguridad, Educación, Control y Legislación Vial, propendiendo a la armonización de todas las medidas relacionadas con estos temas, tendientes a lograr una mayor seguridad del tránsito y la consecuente reducción de siniestros, víctimas y daños.
5. Planificar y ejecutar acciones permitan:
 - A. Proponer políticas de prevención de accidentes.
 - B. Aconsejar medidas de interés general según los fines de la legislación vigente en materia de tránsito.
 - C. Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales.
 - D. Alentar y desarrollar la formación y educación vial.
 - E. Auspiciar y desarrollar la capacitación de técnicos y funcionarios. Ley 13.927
 - F. Instrumentar el intercambio de información y técnicas con el Consejo Federal de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y otros organismos Nacionales e Internacionales.
 - G. Fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones.
6. Realizar campañas de difusión de educación vial.
7. Suscribir convenios con entidades intermedias que tengan por objeto la materia de seguridad vial.

3. TRILOGÍA DE LA SEGURIDAD VIAL

Existen tres factores que integran la seguridad vial, estos interactúan en el sistema del tránsito, estos son el ser humano, el vehículo y el ambiente; el ser humano el principal causante de los siniestros de tránsito ¿Qué quiere decir esto? En el sistema de tránsito se conjugan tres factores o componentes: Humano, Vehicular y Ambiental y se conocen como la “Trilogía Vial”.

Cada uno de los factores tiene responsabilidad en los siniestros de tránsito, pero la mayor responsabilidad recae en el factor humano. Esto no significa que las personas sean las principales y mayores responsables de los problemas y siniestros del tránsito. Dentro de este esquema, se considera como factor humano a la persona; como peatón, pasajero o conductor, y es necesario evaluar su comportamiento en la vía pública, así como las condiciones psicofísicas y técnicas que hacen apto al conductor. Para conducirse en la vía pública sin ningún peligro la persona debe encontrarse en buenas condiciones físicas y psíquicas.

Se advierte que la participación de los conductores en siniestros viales proviene muchas veces, de la falta de experiencia del conductor, de la exposición innecesaria a riesgos, el consumo de alcohol o estupefacientes, falencias en la percepción, inexperiencia para identificar y manejar situaciones peligrosas, la personalidad, influencias internas y externas, el mal juicio, el exceso de velocidad y los factores actitudinales como la propensión de la toma de decisiones inadecuadas.

En otra de las aristas del triángulo se ubica el factor vehicular, es decir, el medio con el que circula por la vía pública, sea un vehículo automotor o de tracción a sangre: Autos, colectivos, motos, bicicleta, monopatín, etc., y el vehículo por excelencia de los alumnos: la bicicleta. El vehículo debe contar con una serie de requisitos de seguridad activa y pasiva para poder circular en perfectas condiciones por la vía pública. Se denomina seguridad activa al conjunto de dispositivos del vehículo, el cual actúa para prevenir un choque, y está pensada para dar garantía del buen funcionamiento de un vehículo cuando está en movimiento, estos son: Neumáticos, sistema de frenado, suspensión, sistema de dirección, tren delantero, iluminación, espejos retrovisores, limpiaparabrisas...; en cambio, la seguridad pasiva se define como el otro conjunto de dispositivos del vehículo que deben actuar, con la finalidad de minimizar las consecuencias sobre el pasajero en caso de que se produzca un choque. Estos dispositivos son: cinturón de seguridad, apoyacabezas, airbag, asientos, carrocería, entre otros.

También debe tenerse en cuenta los dispositivos de seguridad para las bicicletas y motocicletas. Estos vehículos también deben contar con un óptimo estado de mantenimiento, fundamentalmente el sistema de frenado. El uso de casco es fundamental para ellos ya que son usuarios vulnerables, se definen así por no poseer protección tal como si lo tienen los vehículos que conforman los no vulnerables.

La mayor parte de las lesiones que sufren los conductores de motocicletas y bicicletas en siniestros de tránsito se localizan en la cabeza: Por ello el uso del casco es un requisito imprescindible para la seguridad. El casco disminuye la posibilidad de lesiones en la cabeza en un 85%.

El factor ambiental está integrado por el camino, su estructura vial, el señalamiento de tránsito vertical, horizontal y luminoso. Acá se incluyen tanto las condiciones del medio ambiente, como los fenómenos naturales peligrosos.

4. LA CIRCULACIÓN VIAL Y REQUISITOS

USUARIOS DE LA VÍA PÚBLICA

En la vía pública vamos a encontrar distintos elementos que circulan en la vía pública:

- A. Personas
 - A. 1. Peatón
 - B. 2. Conductor
 - C. 3. Ciclista
 - D. 4. Pasajeros
- B. Los vehículos: Motorizados
- C. La vía pública: Acera y calzada

A. LAS PERSONAS: Cada persona es el elemento más importante que interviene en forma directa y activa en el tránsito; a las personas también se las denomina usuarios de la vía pública y de acuerdo al rol que desempeñen son los peatones, ciclistas, motociclistas (a estos tres actores del tránsito se los denomina Usuarios vulnerables por no tener armadura protectora al momento de un impacto sea por atropello, choque, o simplemente caída), así como conductores que transitan por la vía pública en vehículos como también pasajeros.

A.1. PEATÓN: Se considera como peatones a todas las personas que se desplazan a pie por las vía pública.

El peatón tiene derecho de paso sobre cualquier vehículo al momento de cruzar intersecciones no semaforizadas siempre y cuando lo haga en forma directa a la vereda opuesta, por las esquinas y pasos peatonales; en el caso de vías semaforizadas deberán realizar el cruce por la senda peatonal o esquinas cuando cuando la señalización luminosa o manual se lo permita. Los peatones deben transitar por las veredas o zonas peatonales, sin invadir la calzada ni cruzar a mitad de cuadra.

A.2. CONDUCTOR: Los conductores son las personas que conducen vehículos motorizados. Tienen que poseer una licencia de conducir que los habilite y cumplir con requisitos para circular que más abajo mencionaremos.

A.3. CICLISTAS: Los ciclistas son personas que se movilizan en vehículos de dos ruedas propulsados por el esfuerzo de quien lo conduce. Un ciclista debe circular, como norma general, por lo menos a un metro del borde de la calzada. En caso de existir una ciclovía o biciesenda debe circular sobre ella obligatoriamente.

Las conductas adecuadas de los ciclistas son:

- Usar casco protector.
- Cruzar siempre en forma recta.
- Tener cuidado con la apertura de puertas.
- Respetar las leyes de tránsito (incluido los semáforos tal como cualquier otro vehículo).
- Usar ropa clara.
- Guardar distancia con el vehículo que va adelante.
- Reducir la velocidad al aproximarse a un cruce e incluso detenerse si la situación lo requiere.

A.4. PASAJEROS: Son las personas trasladadas dentro de un vehículo. Los tipos de transporte en los que se puede viajar son: automóvil, motocicleta, colectivo, micros, taxi, remis, camioneta.

B. LOS VEHÍCULOS:

Motorizados: Se denomina vehículo motorizado al que se desplaza utilizando medios propios de propulsión mecánica.

Consta de cuatro componentes:

- Motor o generador de potencia.
- El chasis o soporte del motor y ruedas, incluye los sistemas de dirección, frenos y suspensión.
- La transmisión o mecanismo para transmitir la potencia del motor a las ruedas.
- La carrocería o cuerpo del automóvil.

REQUISITOS PARA CIRCULAR



Los conductores de vehículos particulares deben acreditar ciertos requisitos para circular, dispuestos por la ley 24.449 artículo 40:

- A. Que el conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente.
- B. Que porte la cédula de identificación del mismo.
- C. Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, el cual podrá ser exhibido en formato papel impreso o digital a través de dispositivos electrónicos.
- D. Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos.
- E. Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo por la ley.
- F. Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas.
- G. Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero.
- H. Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuadas a la vía transitada y a las demás restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino.
- I. Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento.
- J. Que, tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos.
- K. Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

ARTÍCULO 20. — CONDUCTOR PROFESIONAL.

Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes.

Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el

Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente.

Durante el lapso establecido en la reglamentación, el conductor profesional tendrá la condición limitativa de aprendiz con los alcances que ella fije.

Para otorgar la licencia clase D, se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Estadísticas Criminal y Carcelaria, los antecedentes del solicitante, denegándosele la habilitación en los casos que la reglamentación determine.

A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos específicos correspondientes.

No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas con más de sesenta y cinco años. En el caso de renovación de la misma, la autoridad jurisdiccional que la expida debe analizar, previo examen psico-físico, cada caso en particular.

En todos los casos, la actividad profesional, debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo.

En el caso de los conductores principiantes deberán llevar colocados en el vehículo que conduzcan, el cartel que los identifica como principiantes. El mencionado cartel se entrega en la Sede de Licencias de Conducir el mismo día que se retira la licencia de conducir.

Según La Ley 13.927, ARTÍCULO 8, LICENCIA DE CONDUCIR: El Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno emitirá las Licencias de Conducir, resguardando las características técnicas y de seguridad que establece la Ley N° 24.449. El otorgamiento de las licencias, en forma delegada, estará a cargo de la Municipalidad que corresponda en razón del domicilio real del interesado, previo informe de antecedentes, emanados del RUIT y del RENAT dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que certifiquen que no existe impedimento para conducir en el territorio provincial y en cualquier otra jurisdicción del país.

La Ley 13.927 ARTÍCULO 25.- ESCUELA DE CONDUCTORES PROFESIONALES: Créase la Escuela Pública de Conductores de Vehículos destinados al Transporte de Pasajeros y Cargas, la cual dependerá de la Dirección Provincial del Transporte del Ministerio de Infraestructura, que implementará los cursos básicos, teóricos y prácticos, cuya aprobación será requisito obligatorio para el ejercicio de la actividad. La Dirección Provincial del Transporte del Ministerio de Infraestructura, podrá autorizar establecimientos privados para el dictado de estos cursos, debiendo los mismos cumplimentar los siguientes requisitos:

1. Tener cobertura de seguros que cubran los eventuales daños emergentes de la enseñanza;
2. No instruir personas a las que le falte más de seis (6) meses para tener la edad mínima que exige este Código para obtener la licencia habilitante a que aspira.
3. Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por dos (2) años revocable por decisión fundada. La matrícula será extendida por la Dirección Provincial del Transporte, debiéndose acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad.
4. La Dirección Provincial del Transporte supervisará el cumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo, con facultad para suspender o resolver la autorización oportunamente otorgada a los establecimientos.

Ley 13.927, ARTÍCULO 26.- LICENCIA HABILITANTE: Será exigible a los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros y cargas para la obtención de la licencia habilitante, además de lo previsto por la presente Ley, los requisitos reglamentarios inherentes al servicio específico que se trate, que el organismo competente establece.



CLASES DE LICENCIAS DE CONDUCIR

DECRETO NACIONAL 26/2019 ARTÍCULO 5º.- Sustitúyese el artículo 16 del Título III del Anexo 1 del Decreto Nº 779 (Correspondiente a la Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449) del 20 de noviembre de 1995 y sus modificatorios, por el siguiente:

ARTÍCULO 16.- CLASES DE LICENCIAS.

A) Subclasificación de conformidad al último párrafo del artículo 16 de la Ley Nº 24.449 y sus modificatorias

Clase A 1: Ciclomotores y Motocicletas.



Clase A 1.1: Ciclomotores hasta CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) de cilindrada o CUATRO KILOWATTS (4kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica.



Clase A 1.2: Motocicletas hasta CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150 cc) de cilindrada u ONCE KILOWATTS (11 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. Incluye clase A 1.1.



Clase A 1.3: 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.



Clase A 1.4: 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.

Clase A 2: Triciclos y cuatriciclos sin cabina de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua.



Clase A 2.1: 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.

Clase A 2.2: 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.

Clase A 3: Triciclos y cuatriciclos cabinados de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua con volante direccional.

Clase B: Automóvil, Camioneta y Casa rodante.



Clase B 1: 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.

Clase B 2: 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.

Clase C: Camiones sin acoplado, ni remolque, ni articulados



Clase C 1: 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.

Clase C 2: 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.

Clase C 3: 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.

Clase D: Vehículo para ransporte de pasajeros, y Vehículos para servicio de emergencia.



Clase D 1: Automotores para servicios de transporte de pasajeros hasta OCHO (8) plazas, excluido el conductor. Incluye clase B 1.



Clase D 2: Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de OCHO (8) plazas y hasta VEINTE (20) plazas, excluido el conductor.



Clase D 3: Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de VEINTE (20) plazas, excluido el conductor. Incluye clase D 2.

Clase D 4: 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: Vehículos mas remolque o articulados, y Maquinaria especial no agrícola.



Clase E 1: Vehículos automotores de clase C y/o D, según el caso, con uno o más remolques y/o articulaciones. Incluye clase B 2.

Clase E 2: Maquinaria especial no agrícola.

Clase F: Vehículo especial adaptado



Clase 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: Vehículos especiales Agrícolas



Clase G 1: Tractores Agrícolas.

Clase G 2: Maquinaria Especial Agrícola.

Clase G 3: 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.

Las clases de licencias previstas en el presente artículo serán revisadas y actualizadas por una Comisión Técnica integrada por representantes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, con la eventual participación de entidades públicas y/o privadas relacionadas con la materia que lo requieran.

B) Habilitaciones especiales:

Se otorgarán habilitaciones especiales para conducir en el territorio nacional, bajo la modalidad que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a extranjeros, sean residentes permanentes, temporarios o transitorios, de acuerdo a lo previsto en los convenios internacionales.

También se otorgarán habilitaciones especiales a diplomáticos, previa acreditación de tal función por parte del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, a través de su organismo competente, las que deberán incluirse en la Licencia Nacional de Conducir junto a la categoría que habilitan.”

5. DISCAPACIDADES:



¿Qué es la discapacidad?

Entendemos por discapacidad, toda aquella situación en que un sujeto ve limitada su participación en algún tipo de ámbito o acción.

La existencia de una discapacidad implica una dificultad u obstáculo para la participación del sujeto en la sociedad o en algún aspecto o dominio vital en comparación con las posibilidades que presentan aquellas personas sin la deficiencia en cuestión e incluso el propio sujeto en un momento anterior en su vida. Eso sí, la discapacidad no implica que el sujeto que la tiene pueda llegar a alcanzar y realizar las mismas actividades siempre y cuando se cuente con una ayuda ajustada a sus necesidades. En la vía pública vamos a encontrar personas con distintas discapacidades:

- A. **Discapacidad física:** Aquel tipo de limitación generada por la presencia de una problemática vinculada a una disminución o eliminación de capacidades motoras o físicas.
- B. **Discapacidad sensorial:** Hace referencia a las limitaciones derivadas de la existencia de eficiencias en alguno de los sentidos que nos permiten percibir el medio sea interno o externo. Existen alteraciones en todos los sentidos, si bien las más conocidas son las discapacidades visuales y auditivas.
- C. **Discapacidad múltiple:** Este tipo de discapacidad es la que deriva de una combinación de limitaciones derivadas de alguna de las anteriores deficiencias. Por ejemplo: una persona ciega con sordera.

Existen 3 tipos de bastones para personas ciegas:

- **Bastón largo:** Es el bastón clásico de movilidad, que aporta información mediante el tacto. Pueden ser rígidos o plegables en cuatro o cinco secciones.
- **Bastón de apoyo:** Son utilizados por personas invidentes con problemas de equilibrio, ancianos o con alteraciones motoras asociadas. Son regulables en altura y cuentan con una empuñadura de apoyo.
- **Bastones símbolo:** Son bastones más cortos y que no aportan tanta información al invidente. Son más utilizados por personas con baja ceguera.

Guía de bastones para ciegos:



- **Blanco:** Utilizado por personas con discapacidad visual grave o ceguera completa.
- **Blanco y rojo:** Los bastones de este color identifican a las personas con sordoceguera.
- **Verde:** Cumple la función de identificar a las personas con baja visión, pero que en ocasiones podrían pasar desapercibidas entre la sociedad.

La posición del bastón blanco y sus significados:



¿Cómo funcionan?

Los bastones están constituidos con fibras sintéticas. En su extremo cuenta con un puntero que contacta con el suelo y de esta forma pueden identificar la superficie por la que están caminando y proporcionarle información sobre su ubicación.

Según la ley 24.449 ARTICULO 38. PEATONES Y DISCAPACITADOS.

Los peatones deben:

A. **En zona urbana:**

- Caminar Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin.
- En las intersecciones, por la senda peatonal.
- Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, sólo para el ascenso-descenso del mismo.

Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches con bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones ni superen la velocidad que establece la reglamentación.

- B. **En zona rural:** Transitaran por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detención.

El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

- C. **En zonas urbanas y rurales:** si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

6. PRIORIDAD NORMATIVA

Art.36.- PRIORIDAD NORMATIVA: En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.



En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales de tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

A - AUTORIDADES DE APLICACIÓN



Agentes de tránsito: Tienen la misión de velar por el orden del flujo vehicular y peatonal en la vía pública, desarrollar funciones preventivas, de asistencia técnica, de vigilancia y control de las normas de tránsito y transporte, conforme a las normas y procedimientos vigentes.



Policía: Es el encargado de proteger a la comunidad. Su función es prevenir la comisión de delitos y esclarecer los ilícitos. Pueden ser de seguridad, de tránsito, de investigaciones y de especialidades como rural, etc



Gendarmería: Tiene como responsabilidad el control y vigilancia de fronteras, custodia de objetivos estratégicos. En aspectos inherentes a la seguridad interior, combate el delito y desarrollo de actividades tendientes a eliminar los verdaderos factores del narcotráfico, terrorismo, crimen organizado, alteraciones del orden público, seguridad vial, migraciones y aduana, protección ambiental y sanidad vegetal y animal.



Prefectura: Deben intervenir en todo lo relativo a la navegación haciendo cumplir las leyes que la rigen y siendo órgano de aplicación en el orden técnico de los convenios internacionales sobre seguridad de la navegación y de los bienes, y de la vida humana en el mar. No obstante pueden intervenir en la vía pública por orden específica.



Bomberos: Son los que ayudan a proteger a los ciudadanos y a la comunidad brindando asesoramiento con información sobre la seguridad y la prevención de incendios. Tienen la capacidad de controlar los incendios y de asistir en diversas situaciones de emergencia causadas por la naturaleza como las inundaciones y los terremotos o por alguna causa específica que requiera de la asistencia de los mismos.

Según La Ley 24.449, artículo 13, inciso g dice: “Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones”.

Según La Ley 13.927, ARTÍCULO 2.- COMPETENCIA: Se declaran autoridades de aplicación y comprobación de la presente norma, sin perjuicio de las asignaciones de competencia que el Poder Ejecutivo efectúe en la Reglamentación, a la Policía de Seguridad Vial en el ámbito de su competencia y a las Policías de Seguridad

de la Provincia en los casos de flagrancia, o en los casos en que se le requiera su colaboración, a la Dirección de Vialidad, a la Dirección Provincial del Transporte, al Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno y a las Municipalidades. El Ministerio de Salud, a través de la dependencia que designe, podrá intervenir en los casos de control de conducción bajo los efectos de alcoholemia y/o estupefacientes.

En lo referente a las funciones de prevención y control de tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional sometidos a jurisdicción provincial, la Provincia de Buenos Aires, podrá celebrar convenios de colaboración con Gendarmería Nacional, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y/o cualquier otro organismo nacional, no pudiendo interferir los mismos en la competencia provincial en esa materia, en virtud de tratarse de una facultad no delegada al Gobierno Federal.

B-LEYES

Tenemos distintas leyes relacionadas al tránsito.



- Como nación, la ley madre es la Ley Nacional de Tránsito
- N°24.449, creada en el año 1994 con su decreto reglamentario 779/95.
- Después se encuentra la Ley 26.363 donde se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Luego nos encontramos con el Decreto 32/18, siendo este el decreto más reciente que posee artículos que modifican a otros de la Ley Nacional N° 24449.
- El decreto 26/19 que indica las ampliaciones de los tipos de Licencias de Conducir.
- Ley de luz baja obligatoria (NACIONAL) 25.456/2001.
- Ley sistema de Retención Infantil (SRI) 5.294/15.



- Como Provincia de Buenos Aires, tenemos la ley N°13.927 con su decreto reglamentario 532/09.



- Por último el Municipio de Lanús tiene el Código de Tránsito y Transporte N°12.737, aprobado por el Honorable Concejo Deliberante lanzado en enero de 2019.

LA IMPORTANCIA DE APRENDER Y RESPETAR LAS SEÑALES DE TRÁNSITO

Aprender el significado de cada una de ellas va a permitir que las podamos respetar, convivir y trasladarnos armónicamente con los demás usuarios de la vía pública, y así evitar siniestros de tránsito.

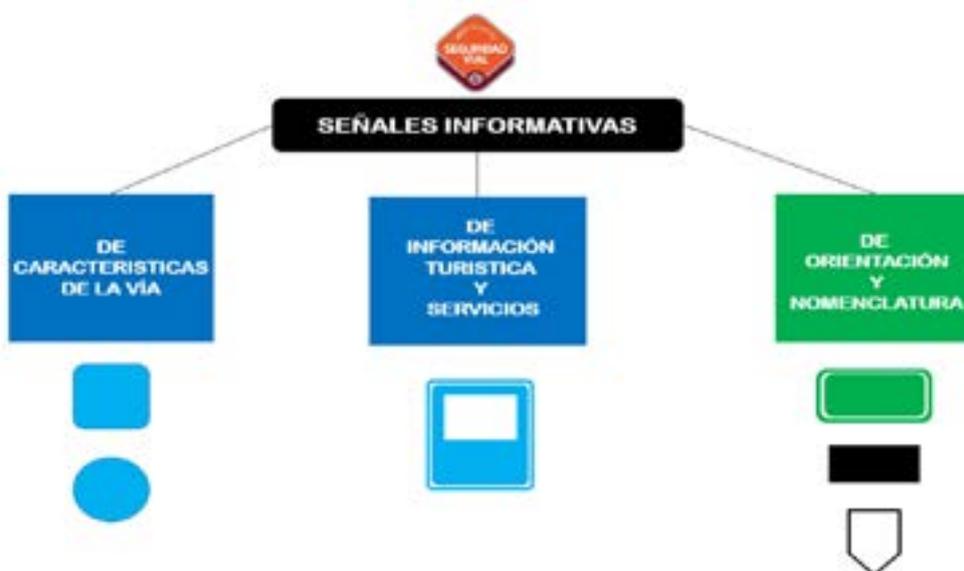
C- SEÑALIZACIÓN

Las señales de tránsito son nuestra guía en las vías de circulación, ya que actúan como el lenguaje entre la ley escrita y los usuarios de la vía.

Las señales nos indican distancias, curvas, puentes y todo aquello que el conductor necesita conocer sobre el camino. Estas tienen distintos colores y formas, compuestas por:

- Señales lumínicas
- Señales verticales
- Señales horizontales

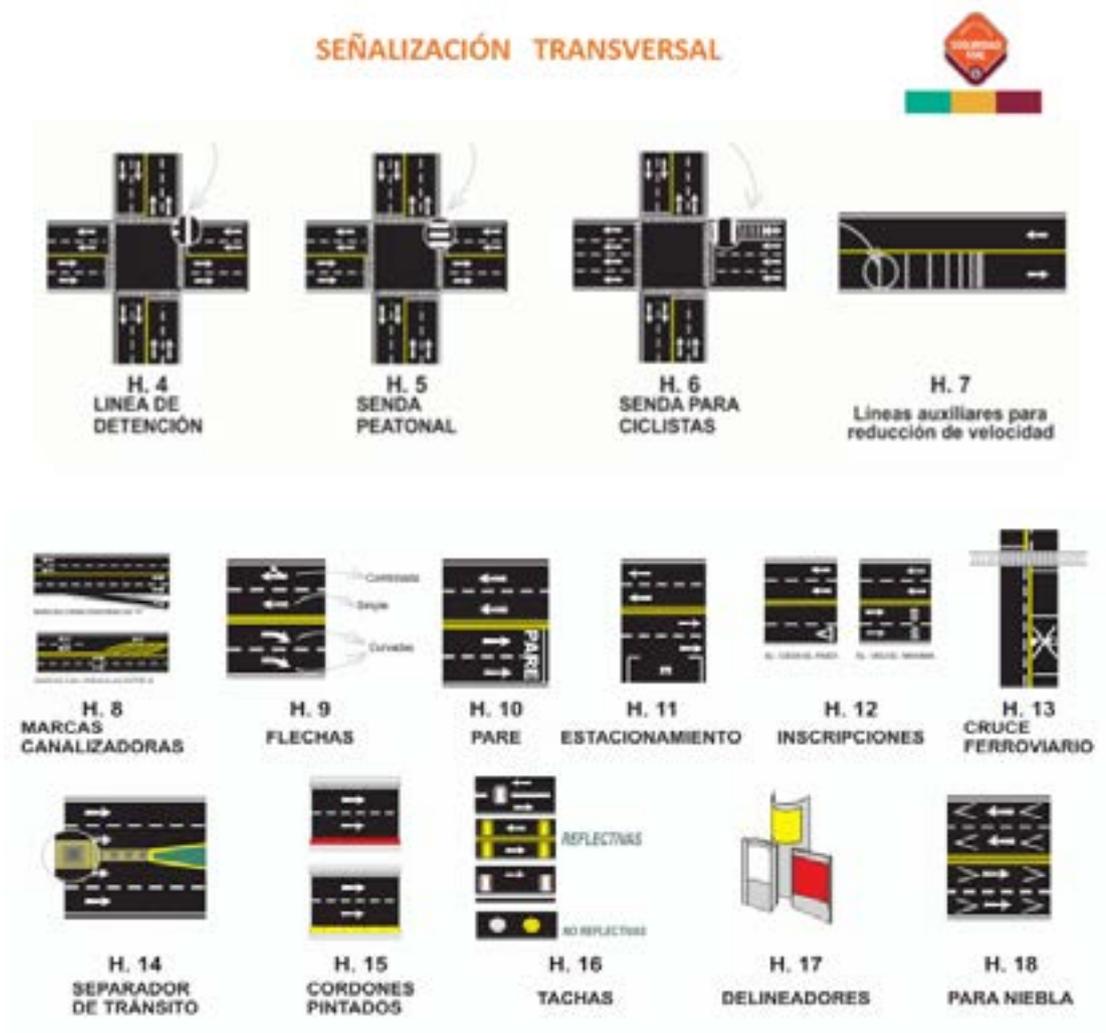




SEÑALIZACIÓN LONGITUDINAL

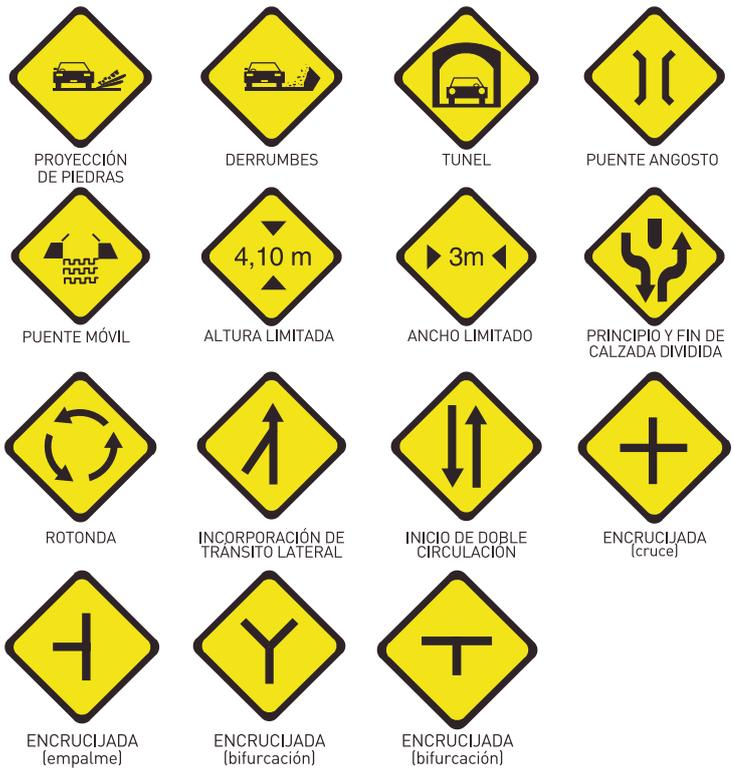


SEÑALIZACIÓN TRANSVERSAL



SEÑALES DE ADVERTENCIA





POSIBILIDAD DE RIESGO EVENTUAL



ANTICIPO DE OTROS DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO



SEÑALIZACIÓN MANUAL (AGENTE DE TRÁNSITO)



LUZ ROJA
LOS PEATONES
Y LOS CONDUCTORES
DEBEN DETENERSE



LUZ AMARILLO
CONTINUA LA MARCHA
SI SE HA INICIADO EL CRUCE;
CASO CONTRARIO DETENERSE



LUZ VERDE
AUTORIZA A AVANZAR
A PEATONES
Y CONDUCTORES

SEÑALES LUMÍNICAS

Dentro de las señales lumínicas encontramos los semáforos. Se trata de unos dispositivos que muestran señales luminosas de color rojo, amarillo y verde que, logran mantener el orden de desplazamientos.

Es muy importante destacar que las señales del semáforo están dirigidas a quienes lo ven de frente.

Con estas señales el conductor reconoce cuando puede cruzar o darle el paso a otros conductores en una intersección, al mismo tiempo el peatón reconoce la señal que le permite cruzar libremente por la calle.

El color verde en los semáforos significa que el conductor debe avanzar; el color rojo da una señal de que los vehículos deben pararse; y el color amarillo muestra prevención de que cambiara a otro color, en este color el conductor debe detenerse.



DETENERSE

PREVENCIÓN

INICIAR MARCHA



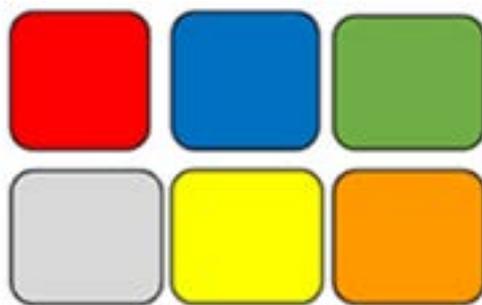
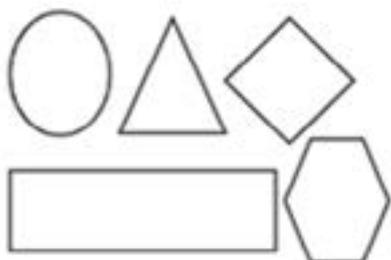
PERSONA INMÓVIL,
INDICA QUE
NO SE PUEDE CRUZAR

PERSONA EN MOVIMIENTO,
INDICA QUE
SE PUEDE CRUZAR

SEÑALES VERTICALES

Son carteles que se encuentran sostenidos por un elemento y una base que les permita mantenerse a la vista directa de los usuarios de la vía con la finalidad de prevenir, informar y reglamentar.

LAS SEÑALES VERTICALES SE CLASIFICAN SEGÚN SUS FORMAS Y COLORES:



FORMAS

REDONDA: Reglamentación.

RECTANGULAR: Información.

TRIANGULAR: Precaución.

ROMBO: Prevención.

OCTOGONAL: Pare.

COLORES

ROJO: Prohibición.

AMARILLO: Prevención Permanente.

NARANJA: Prevención Transitoria.

VERDE Y AZUL: Información.

GRIS: Finalización de la reglamentación anterior.

Dentro de estas encontramos las señales preventivas, las señales restrictivas u obligatorias y las señales informativas.

- **Señales de Prevención Permanente:** Aquellas que advierten la proximidad de una circunstancia o variación de la normalidad de la vía que puede resultar sorpresiva a la circulación.
- **Señales de Prevención Transitoria:** Las señales transitorias sirven para advertir a los usuarios de la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento de la vía, por lo tanto indican que el camino a recorrer presentan condiciones distintas que de costumbre.
- **Señales Restrictivas u Obligatorias:** Aquellas que transmiten órdenes específicas, de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas.

SEÑALES DE PREVENCIÓN

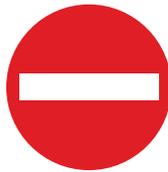


- **Señales de fin de prohibición o restricción:** Son aquellas que informan que el tramo de prohibición o de limitación ha terminado. Son redondas y de color blanco con una o varias líneas negras en diagonal.

SEÑALES DE PROHIBICIÓN



NO AVANZAR



CONTRAMANO



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (autos)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (motos)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (peatón)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (bicicletas)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (camión)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (acoplado)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (carro tracción animal)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (animal)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (carromano)



NO GIRAR EN "U" (no retomar)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (tractor)



PROHIBIDO ADELANTAR



NO GIRAR A LA IZQUIERDA



NO GIRAR A LA DERECHA



NO RUIDOS MOLESTOS



NO ESTACIONAR



NO ESTACIONAR NI DETENERSE



PROHIBICIÓN DE CAMBIAR DE CARRIL

- **Señales Informativas:** Aquellas que no transmiten órdenes ni previenen sobre irregularidades o riesgos en la vía. Identifican, orientan y hacen referencia a servicios, lugares, etc.

CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA



COMIENZO DE AUTOPISTA



FIN DE AUTOPISTA



CAMINO O CALLE SIN SALIDA



ESTACIONAMIENTO

INFORMACIÓN TURÍSTICA Y DE SERVICIOS



PUESTO SANITARIO



SERVICIO TELEFÓNICO



ESTACIÓN DE SERVICIO



TELEFÉRICO



SERVICIO MECÁNICO



BALNEARIO



BALNEARIO



RECREO



HOTEL



BAR



CAMPAMENTO



RESTAURANTE



AEROPUERTO



GOMERÍA



ESTACIONAMIENTO



PUNTO PANORÁMICO



PLAZA



CORREO



ESTACIONAMIENTO CASAS RODANTES



MUSEO



POLICÍA



ZONA DETENCIÓN TRANSP. PÚBLICO



TAXI



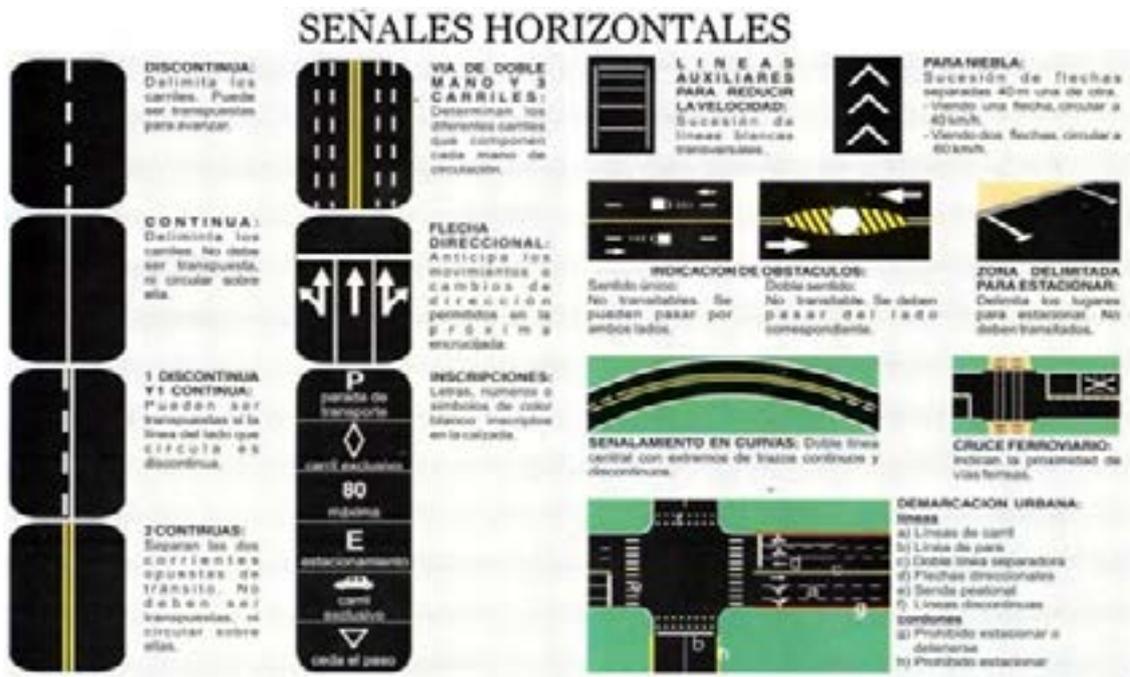
TERMINAL DE ÓMNIBUS



ESTACIÓN DE FERROCARRIL

SEÑALES HORIZONTALES

Estas señales suelen colocarse sobre la calzada, las cuales se distinguen por objetos, símbolos y palabras.



Ley 24.449, ARTÍCULO 22: SISTEMA UNIFORME DE SEÑALAMIENTO. La vía pública será señalizada y demarcada conforme el sistema uniforme que se reglamente de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes.

Sólo son exigibles al usuario las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial.

La colocación de señales no realizada por la autoridad competente, debe ser autorizada por ella.

A todos los efectos de señalización, velocidad y uso de la vía pública, en relación a los cruces con el ferrocarril, será de aplicación la presente ley en zonas comprendidas hasta los 50 metros a cada lado de las respectivas líneas de detención.

ARTÍCULO 36: PRIORIDAD NORMATIVA. En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

7. VEHÍCULOS DE EMERGENCIA



Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intentan resolver, acorde Artículo 61 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449.

Solo en tal circunstancia deben circular, para advertir su presencia, con sus balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido requiriera extraordinaria urgencia.

Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance para facilitar el avance de esos vehículos en tales circunstancias, y no pueden seguirlos. La sirena debe usarse simultáneamente con las balizas distintivas, con la máxima moderación posible. Dentro de estos vehículos de emergencia encontramos:

TIPO DE VEHÍCULO	BALIZAS
Bomberos	Roja
Ambulancias	Verdes
Policía	Azul
Agentes de tránsito	Azul y roja
Seguridad Vial	Color Ámbar

8. FACTORES INTERNOS CAUSANTES DE SINIESTROS

A - ESTADO DEL VEHÍCULO:

Según la Ley Nacional de Tránsito N°24.449 artículo 34, el vehículo tiene que poseer una REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA.

- Las características de seguridad de los vehículos librados al tránsito no pueden ser modificadas, salvo las excepciones reglamentadas. La exigencia de incorporar a los automotores en uso elementos o requisitos de seguridad y que no los hayan traído originalmente, será excepcional y siempre que no implique una modificación importante de otro componente o parte del vehículo, dando previamente amplia difusión a la nueva exigencia.

Todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.

Esta podrá delegar la verificación de las concesionarias oficiales de los fabricantes o importadores o a talleres habilitados a estos efectos manteniendo un estricto control.

SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA



Funcionan en los vehículos con el fin de proteger la vida del conductor.

SEGURIDAD ACTIVA: Es el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible, evitar un siniestro. Esta seguridad la conforman:

Este sistema de seguridad, está ordenado de arriba hacia abajo del vehículo, comenzando por:

- Los neumáticos y su adherencia al suelo: El compuesto de los neumáticos y su dibujo deben garantizar tracción adecuada en cualquier clima y condición. Deben estar en las mejores condiciones para obtener la máxima adherencia en el suelo.
- Sistema de frenado: Su función es fundamental para la seguridad del conductor. Todos los sistemas de frenado actuales cuentan con circuitos independientes que permiten frenar con seguridad en caso de que alguno falle. Entre los mejores se encuentran los antibloqueos (ABS) que reducen la distancia de frenado manteniendo la capacidad de cambiar de dirección para evadir obstáculos, ya que no bloquean las ruedas.
- Sistema de dirección: Garantiza la correcta maniobra del vehículo.
- Sistema de suspensión: Permite que el automóvil se mantenga estable y absorba las irregularidades de la carretera. Las barras estabilizadoras conectan las dos ruedas de cada eje y sirven para controlar la inclinación del coche en las curvas, evitando así una salida de la vía.
- Sistemas de control de estabilidad: También conocidos como “Anti Vuelcos” son muy útiles en caso de que el conductor pierda el control del vehículo. Mediante sensores que perciben la velocidad de cada una de las llantas, la posición del volante y la posición del pedal del acelerador, un proceso electrónico determina las acciones a frenar una o más ruedas o manteniendo las llantas en los apropiados controles de tracción.
- Iluminación: Hasta hace pocos años la luz que emitían los faros era muy débil y no era blanca. Lo importante es ser vistos y ver bien.
- Espejos retrovisores: Son imprescindibles, ya que el conductor debe tener una visual en sus 360°, para desplazarse en forma segura con los demás actores del tránsito.
- Limpiaparabrisas: Las escobillas limpiadoras permiten mantener la visual clara del parabrisas y la luneta trasera.

SEGURIDAD PASIVA



SEGURIDAD PASIVA: Son los elementos que reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el siniestro es inevitable.

Este sistema de seguridad, está ordenado de adentro hacia afuera del vehículo, comenzando por:

- Los cinturones de seguridad: Imprescindible para cualquier viajero, básicos en la seguridad vial. En caso de impacto, cuentan con un dispositivo que bloquea el mecanismo en caso de sufrir una fuerte desaceleración. Permiten que el conductor se mantenga en su asiento pudiendo realizar las maniobras necesarias con sus dos manos en los comandos del vehículo, como así también evitan que la persona salga despedida. Existen dispositivos específicos para niños, los llamados sistemas de retención infantil y también sistemas para viajar en coche con mascotas (arnés especial).
- Airbags: Son las bolsas que, mediante un sistema pirotécnico, se inflan en fracciones de segundo cuando el coche choca con un objeto sólido a una velocidad considerable. Su objetivo es impedir que los ocupantes se golpeen directamente con alguna parte del vehículo. Actualmente existen las bolsas frontales, laterales tipo, tipo cortina (para la cabeza) e incluso para las rodillas.
- Apoyacabezas: Son los elementos fundamentales en la protección de la cabeza frente al latigazo cervical, siempre que se ajusten a la altura de la persona que vaya sentada.
- Cristales: El compuesto del cristal parabrisas está preparado para que, en caso de impacto/choque, no salten astillas que pueden dañar a los ocupantes del vehículo.
- Es necesario e importante cumplir con la visibilidad adecuada de los cristales del vehículo, ya que todos deben garantizar la visibilidad de adentro hacia fuera, y de afuera hacia adentro.
- Asientos: Se denomina asiento al lugar donde se aposentan el conductor o los pasajeros de un automóvil. Poseen un sistema de corredera que le permite al conductor adaptarlo a la altura y distancia necesaria para su cómoda conducción.
- Chasis y Carrocería: En ambas existen zonas que absorben la energía en caso de un impacto. Si es un choque frontal, acomoda el motor para que no se introduzca en el habitáculo.

B- ESTADO DEL USUARIO

Según la ley 24.449, hay distintos artículos referidos al estado del usuario, estos son:

ARTÍCULO 39.: — CONDICIONES PARA CONDUCIR.

Los conductores deben:

- A. Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 53.
- B. En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito. Utilizarán únicamente la calzada, sobre

la derecha y en el sentido señalado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

ARTÍCULO 40: — REQUISITOS PARA CIRCULAR.

Para poder circular con automotor es indispensable:

- A. Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente;
- B. Que porte la cédula, de identificación del mismo; (Expresión “vencida o no, o documento” vetada por art. 8º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)
- C. Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 68, el cual podrá ser exhibido en formato papel impreso o digital a través de dispositivos electrónicos. (Inciso sustituido por art. 1º de la Ley N° 27.510 B.O. 28/8/2019)
- D. Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos;
- E. Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo en la presente ley;
- F. Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas;
- G. Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero;
- H. Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino;
- I. Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, so riesgo de aplicación del artículo 72 inciso c) punto 1;
- J. Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos;
- K. Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

ARTÍCULO 40 bis: REQUISITOS PARA CIRCULAR CON BICICLETAS.

Para poder circular con bicicleta es indispensable que el vehículo tenga:

- A. Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;
- B. Espejos retrovisores en ambos lados;
- C. Timbre, bocina o similar;
- D. Que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales;
- E. Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo;
- F. Guardabarros sobre ambas ruedas;
- G. Luces y señalización reflectiva.

(Artículo incorporado por art. 7º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).

ART. 41: PRIORIDADES.

Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta y solo se pierde ante:

- A. La señalización específica en contrario
- B. Los vehículos ferroviarios
- C. Los vehículos de servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión.
- D. Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha
- E. Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal, debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón
- F. Las reglas especiales para rotondas
- G. Cualquier circunstancia cuando:
 - 1. Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada.
 - 2. Se circula al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso nivel.
 - 3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía.
 - 4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.

Si se dan varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y que asciende no.

ART. 44: VÍAS SEMAFORIZADAS.

En las vías reguladas por semáforos.

- A. **Los vehículos deben:**
 - 1. Con luz verde a su frente, avanzar.
 - 2. Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.
 - 3. Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja.
 - 4. Con luz intermitente amarilla, que advierte la presencia de cruce peligroso, efectuar el mismo con precaución.
 - 5. Con luz intermitente roja, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y solo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno.
 - 6. En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo.
- B. **Los peatones deberán cruzar la calzada cuando:**
 - 1. Tenga a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante.
 - 2. Sólo exista semáforo vehicular, y el mismo de paso a los vehículos que circulan en su misma dirección.
 - 3. No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar está detenido.

No deben cruzar con la luz roja o amarilla a su frente.

9. FACTORES EXTERNOS CAUSANTES DE SINIESTROS

Hay muchos factores de riesgo causantes de siniestros viales, a continuación, los nombraremos:

A- DISTRACCIONES

Se producen cuando el conductor de un vehículo pierde su atención y que saca la vista del camino lo que puede ocasionar siniestros.

CONDUCE TU VIDA SIN DISTRACCIONES

¿Sabías que existen 4 tipos de distracciones a la hora de conducir?

<p>Visual</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ver o leer el celular. • Mirar carteles, vidrieras u otro tipo de elemento externo, perdiendo el foco en el camino. 	<p>Auditiva</p> <ul style="list-style-type: none"> • Escuchar música con auriculares. • Escuchar sonidos muy altos. • Gritos de personas, dentro del vehículo.
<p>Cognitiva</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantener conversaciones que distraigan al conductor. • Pensar en cosas que debo hacer más adelante, distrayendo de manera total al conductor. 	<p>Manual</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilizar el celular, el GPS o alguna actividad similar durante la conducción. • Comer. • Fumar.

Seguridad Vial Cuida tu vida y la de los demás, conduce de forma consciente.

Pueden ser:

Visuales: uso del celular, GPS, pantallas).

Auditivas: uso de auriculares, escuchar música con volumen alto).

Físicas: manipular el celular, escribir, comer, beber, encender un cigarrillo).

Cognitivas: resolver situaciones mentalmente durante la conducción, pensar en temas que distraigan la conducción, gritos de personas dentro del habitáculo, conversaciones conflictivas que puedan desorientar o distraer al conductor.

En las cuatro clases de distracciones anteriormente mencionadas, hay un elemento en común... el teléfono celular, por ser este uno de los mayores productores de siniestros, por tal motivo está prohibida por Ley la utilización de sistemas de comunicación continuos durante la conducción.

La Universidad de Carnegie Mellon, afirma que la actividad cerebral al conducir, disminuye un 37% al usar el celular. Eso quiere decir que provoca que a la cantidad de distracciones que nombramos anteriormente, se le suma una disminución considerablemente peligrosa al utilizar el celular.

También está prohibido por su peligrosidad, el uso de auriculares durante la conducción, ya que provoca escuchar los sonidos del tránsito tales como una sirena, bocina...

*(LEY 24.449 Artículo n° 48 inciso X “Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua”).

B - EL ALCOHOL AL VOLANTE



- El alcohol es el causante del 50 % de los siniestros de tránsito que provocan muertes o discapacidades definitivas. Los efectos que provoca son:
 - Incrementa el riesgo de sufrir un siniestro vial y la probabilidad de que este tenga un desenlace mortal o cause traumatismos graves.
 - Produce importantes efectos sobre la visión: La focalización y la capacidad para seguir objetos con la vista se deterioran, incluso con niveles bajos de alcohol en la sangre.
 - Genera efectos sobre la coordinación y la atención, y aumenta el tiempo de reacción.
 - En cuanto a La visión, empeora la visión periférica (a los lados), se hace más lenta la adaptación a los cambios de luz (por ejemplo, en caso de encandilamiento), y se perciben con dificultad los tonos rojos (tardan en reconocerse las luces rojas del semáforo, las luces de posición y las de freno).
 - Provoca falso estado de euforia, seguridad y confianza en sí mismo: Aparece una minimización del peligro y una tendencia a transgredir las normas.
- A. **La ALCOHOLEMIA:** Es la cantidad de alcohol en sangre en un individuo. Esta depende directamente de la cantidad y tipo de bebida que se tome. Si bien el límite es de 0,5 g/l, se debe tener en cuenta que concentraciones menores también aumentan el riesgo de posibles incidentes viales.

Negarse a la realización del correspondiente test de alcoholemia, está penado por la Ley Nacional de Tránsito n° 24449 en el ARTÍCULO 73. —CONTROL PREVENTIVO. Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes, para conducir. La negativa a realizar la prueba constituye falta, además de la presunta

infracción al inciso a) del artículo 48.

Con la sanción expresada en Unidades fijas según la Ley de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires N° 13.927, en el ARTÍCULO 36º (refiere al artículo 73 de la Ley Nacional N° 24.449). Por negarse a realizar la prueba de alcoholemia, será sancionado con multa de 500 U.F. hasta 1.200 U.F

Según La Ley 13.927, ARTÍCULO 37.- RETENCIÓN PREVENTIVA: WWLa autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

a) A los conductores cuando:

1. 1. Sean sorprendidos in-fraganti en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales o en su defecto ante la presunción de alguno de los estados anteriormente enumerados. Se requiere al tiempo de la retención, comprobante médico o de dispositivo aprobado que acredite tal estado, por el tiempo necesario para recuperar el estado normal. Esta retención no deberá exceder de doce horas;

- **ALCOHOLISMO:** Es una enfermedad que deriva de ingesta abusiva de alcohol, el cual se hace un hábito / vicio)
- **DRUNKOREXIA:** Es un trastorno psicológico, en el cual una persona cambia la comida por el alcohol.

C -EXCESO DE VELOCIDAD

Es una de las causas más comunes que influyen en la producción de los siniestros viales, ya que el exceso de velocidad reduce el tiempo que tiene el conductor ante un imprevisto, tiempo que le permitiría evitar un siniestro mediante alguna acción evasiva, por ejemplo, frenar.



Ley 24.449 ARTICULO 51: VELOCIDAD MÁXIMA. Los límites máximos de velocidad son:

- A. En zona urbana:
 1. En calles: 40 km/h;
 2. En avenidas: 60 km/h;
 3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos;

- B. En zona rural:
 1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;
 2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;
 3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
 4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;
- C. En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;
- D. En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;
- E. Límites máximos especiales:
 1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h;
 2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
 3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;
 4. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario).

D - LOS ESTUPEFACIENTES Y LA CONDUCCIÓN

Conducir un vehículo bajo el efecto de las sustancias ilícitas es peligroso debido a que las capacidades del conductor se encuentran disminuidas por los efectos de las mismas, por lo tanto, es riesgoso conducir en ese estado.

Los efectos que cada droga tiene a la hora de conducir son diferentes.

Así afectan las drogas al conductor

Las drogas impiden conducir un vehículo con seguridad porque deterioran las capacidades físicas y mentales. Estos son los efectos de las más frecuentes.

 <p>CANNABIS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relajación, histeria, somnolencia • Falta percepción de espacio y tiempo • Euforia • Problemas para ver colores • Reacciones lentas • Falta sensación de seguridad • Distracción 	 <p>COCAÍNA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Excitación, euforia, comportamiento impulsivo • Sobrevaloración de las propias capacidades • Agresividad • Percepción alterada • Menor concentración • Falta de sensación de fatiga • Sueño repentino 	 <p>ANFETAMINAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de sensación de fatiga • Euforia, excitación • Sobrevaloración de las propias capacidades • Movilidad limitada • Retraso del sueño • Agotamiento agudo • Reacciones violentas e inexplicables
 <p>ÉXTASIS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Percepción alterada de espacio y tiempo • Euforia, comportamiento impredecible • Reacciones ópticas • Deslumbramientos y visión borrosa • Falta de concentración y atención 	 <p>LSD</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distorsión de la percepción, Alucinaciones • Reacciones agresivas ante el tráfico • Ansiedad, pánico • Reparación imprevisible de los efectos 	 <p>HEROINA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sedación, relajación • Shock, sensaciones muy intensas • Convulsiones, fuertes calambres • Comportamientos más asustados y violentos. • Visión afectada

La marihuana puede disminuir la coordinación, el tiempo de reacción y la capacidad para evaluar tiempo y distancia.

Los conductores que han consumido cocaína o metanfetaminas pueden conducir en forma agresiva e imprudente.

Según La Ley 24.449, artículo 77 Inciso m: La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales (Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial).

E - ESTACIONAMIENTO

Vehículo estacionado: el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto

La autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación, puede fijar en zona urbana, dando preferencia al transporte colectivo y procurando su desarrollo:

Estacionamiento alternado u otra modalidad según lugar, forma o fiscalización.

La autoridad vial competente podrá autorizar construcciones permanentes utilizando el espacio aéreo de la zona de camino, montadas sobre estructuras seguras y que no representen un peligro para el tránsito. A efectos de no entorpecer la circulación, el ente vial competente deberá fijar las alturas libres entre la rasante del camino y las construcciones a ejecutar. Para este tipo de edificaciones se podrán autorizar desvíos y playas de estacionamiento fuera de las zonas de caminos.

Está prohibido en la vía pública:

Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garaje o de una calle sin salida.

La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia.

Según La Ley 24.449 artículo 49 “ ESTACIONAMIENTO: En zona urbana deben observarse las reglas siguientes:

- A. El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm, pudiendo la autoridad local establecer por reglamentación otras formas;
- B. No se debe estacionar ni autorizarse el mismo:
 1. En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización;
 2. En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso;
 3. Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros. Tampoco se admite la detención voluntaria. No obstante se puede autorizar, señal mediante, a estacionar en la parte externa de la vereda cuando su ancho sea mayor a 2,00 metros y la intensidad de tráfico peatonal así lo permita
 4. Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento;
 5. Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento;
 6. En los accesos de garages en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición o restricción;

7. Por un período mayor de cinco días o del lapso que fije la autoridad local;
 8. Ningún ómnibus, microbús, casa rodante, camión, acoplado, semiacoplado o maquinaria especial, excepto en los lugares que habilite a tal fin mediante la señalización pertinente;
- C. No habrá en la vía espacios reservados para vehículos determinados, salvo disposición fundada de la autoridad y previa delimitación y señalamiento en que conste el permiso otorgado.

En zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquina, en las zonas adyacentes y siempre que no se afecte la visibilidad.

F - USO DE LAS LUCES DE GIRO

En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31 y 32 y encender sus luces observando las siguientes reglas:

- A. Luces bajas o luces diurnas (sistema DRL: Day Time Running Light): mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas o las luces diurnas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios;
- B. Luz alta: Su uso obligatorio sólo en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclame;
- C. Luces bajas, de posición y de chapa patente: Deben utilizarse cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo demande;
- D. Destello: Debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos;
- E. Luces intermitentes de emergencias: Deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas;
- F. Luces rompenieblas, de retroceso, de freno, de giro y adicionales: Deben usarse sólo para sus fines propios;
- G. Las luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente;
- H. A partir de la vigencia de la presente ley, en la forma y plazos que establezca la reglamentación, los fabricantes e importadores deberán incorporar a los vehículos 0 km nuevos modelos, un dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas o de las luces diurnas (sistema DRL), en el instante en que el motor del mismo sea puesto en marcha, conforme al inciso a) precedente

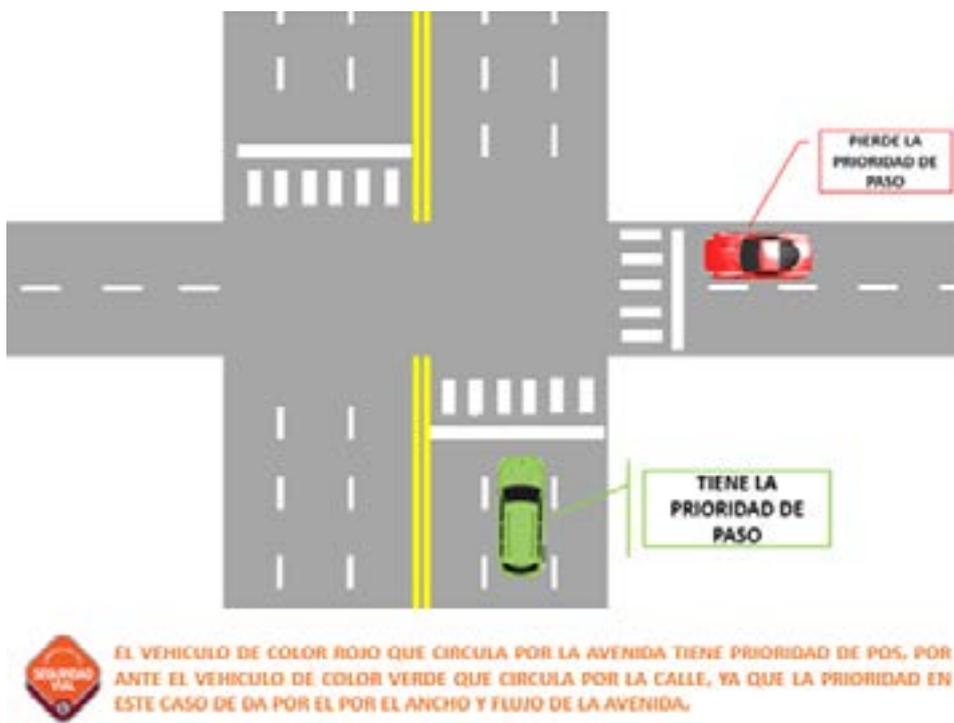
G - PRIORIDADES DE PASO:

LEY NACIONAL DE TRÁNSITO N° 24.449 ARTICULO 41. – PRIORIDADES: Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante:

- A. La señalización específica en contrario;
- B. Los vehículos ferroviarios;
- C. Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión;
- D. Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha;
- E. Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón;
- F. Las reglas especiales para rotondas;

- G. Cualquier circunstancia cuando:
1. Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada;
 2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel;
 3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía;
 4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.

Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.



H - ADELANTAMIENTO

LEY NACIONAL DE TRÁNSITO Nº 24.449 - ARTICULO 42. — ADELANTAMIENTO:

El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas:

- A. El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando;
- B. Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso;
- C. Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral;
- D. Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento;
- E. El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha

de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad;

- F. Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso;
- G. Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente;
- H. Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:
 - 1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;
 - 2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

I-CLIMA

Cuando las condiciones climáticas son adversas, la primera regla de seguridad es preguntarse si conducir en tales condiciones es totalmente necesario.

- En condiciones climáticas adversas es indispensable que el conductor:
- Conduzca a una velocidad precautoria: Es aquella en la que el conductor del vehículo se siente seguro de que va tener el control y el dominio del mismo.
- Preste más atención a la ruta y al vehículo.
- Revise adecuadamente los neumáticos, limpiaparabrisas, frenos y luces.
- Disminuya la velocidad entre las primeras señales de clima adverso en el camino.

La lluvia:



La lluvia puede influir negativamente en la conducción dado que al estar el pavimento mojado se genera una película de agua y esto hace que el neumático de un vehículo pierda la adherencia y el contacto con el pavimento, por lo tanto va ser muy difícil frenar, dado que los neumáticos van a quedar flotando, debido a que no pueden desalojar el agua por los canales del neumático (dibujos con profundidad), la única medida de precaución a la hora de condiciones climáticas de lluvia es disminuir la velocidad.

Cuando caen las primeras gotas de lluvia, hay que tener mayor precaución, porque al mezclarse el agua con el polvo o el aceite que se encuentra en el pavimento, la calzada se torna muy resbaladiza lo que representa un serio peligro para la seguridad en la circulación.

En estas circunstancias, los neumáticos desgastados son incompatibles con una

conducción segura, ya que al no tener surcos suficientemente profundos no se “agarran” bien, y el vehículo puede patinar y derrapar, además de reducirse la visibilidad.

En condiciones climáticas de nieve:



Se reduce la adherencia de los neumáticos, disminuye el roce y, por lo tanto, hay peligro de desplazamiento. También se reduce la visibilidad.

Cuando la nieve se congela o lleva tiempo en la calzada y se ha endurecido y apretado, sus efectos son similares a los del hielo, siendo este muy peligroso, porque hace que la calzada se torne sumamente resbaladiza y la convierte en una verdadera “pista de patinaje” donde la prudencia, la pericia y los reflejos del conductor se ponen a prueba, por lo que deberá extremar las precauciones.



Viento: Cuando el viento sopla de lado, es otro riesgo para la conducción, ya que puede provocar que el vehículo despiste saliéndose del camino.



La niebla: Requiere precauciones especiales para circular seguro, la visibilidad puede reducirse drásticamente y las posibilidades de un choque de alcance se multiplican.

J - DESLUMBRAMIENTO



Es la pérdida momentánea de la visión producida por un resplandor muy intenso como el de la luz solar

K - ENCANDILAMIENTO



Pérdida momentánea del sentido de la vista causada por la fuerza de la luz repentina, como la que emiten las luces a través de las ópticas de los vehículos.

EN AMBOS CASOS LA PÉRDIDA DE LA VISIÓN PERMANENTE DURA 7 SEGUNDOS.

L - MEDICAMENTOS

Los medicamentos pueden afectar a la conducción a dos niveles principales:

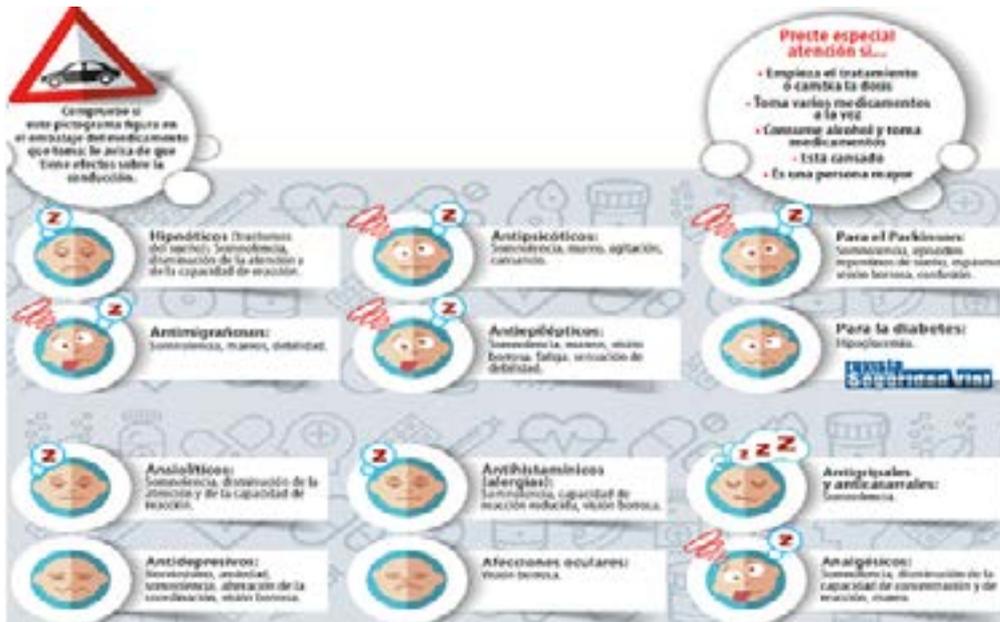
- Porque su efecto terapéutico está contraindicado (por ejemplo, los antidiabéticos pueden producir una hipotensión intensa).
- Al producir un efecto adverso que afecte a la capacidad de conducir (por ejemplo, los antidepresivos suelen provocar sedación) Sin embargo, la relación entre medicamentos y conducción puede ser también positiva al controlar ciertos síntomas de la enfermedad del paciente (por ejemplo, los antieméticos pueden detener náuseas y vómitos invalidantes para el conductor).

Todos estos efectos pueden variar de un paciente a otro según características particulares. Hay que mostrar una mayor precaución en el caso de la tercera edad, al principio del tratamiento y, en el caso de algunos fármacos del sistema nervioso central (como las benzodiazepinas) con la somnolencia residual a primera hora de la mañana.

Los grupos con un mayor efecto en la conducción son:

- Aquellos que actúan sobre el sistema nervioso central (antidepresivos, ansiolíticos, hipnóticos, antipsicóticos, etc.)
- Antihistamínicos utilizados para el tratamiento de la alergia
- Relajantes musculares
- Algunos colirios
- Los mecanismos generales a través de los cuales un determinado medicamento podría afectar al conductor pueden ser agrupados en los siguientes:

- Somnolencia o efecto sedante.
- Reducción de los reflejos y aumento del tiempo de reacción.
- Alteración de la percepción de las distancias.
- Hiperactividad e hiperreactividad.
- Alteraciones oftalmológicas o de la audición.
- Estados de confusión y aturdimiento.
- Alteraciones musculares de carácter agudo (espasmos, calambres, incoordinación motora, etc.).



M - AQUAPLANING

Las cubiertas comienzan a desplazarse sobre una película de agua, sin tener contacto con el pavimento. El efecto aquaplaning se genera los días de lluvia al atravesar una zona cubierta de agua a una velocidad mayor a 90 km/h, que es donde los neumáticos de un vehículo pierden la adherencia y/o el contacto total con el pavimento por el hecho de que los canales del neumático no logran evacuar el agua que se aloja en los mismos. Y como consecuencia podemos perder por completo el control del vehículo.



N - NEUMÁTICOS

Son fabricadas a base de caucho, este es un producto natural

Sustancia elástica, impermeable y resistente que se obtiene a partir del jugo lechoso que se obtiene de un árbol tropical de ramas muy abiertas, copa globular, hojas caducas de color verde brillante que miden unos 30 cm de longitud y fruto de color amarillo verdoso; puede alcanzar hasta 30 m de altura; todas las partes del árbol exudan un látex blanco y denso, que sirve para la fabricación del caucho; este material se emplea en la fabricación de neumáticos, tuberías aislantes, etc.),

Su función principal como neumático, es permitir un contacto adecuado por adherencia y fricción con el pavimento, posibilitando el arranque, el frenado y la guía.



Los factores más importantes a tener en cuenta de los neumáticos son:

PROFUNDIDAD:



Las Ley Nacional de Tránsito Reglamenta que la profundidad mínima permitida en las cubiertas es de 1.6 m.

VENCIMIENTO:



Las cubiertas poseen grabada en la cara externa lateral, una fecha de fabricación expresada en cuatro números. Los dos primeros números corresponden a la semana y los dos últimos números al año de fabricación.

Desde la fecha de fabricación se deben contar cinco años (según lo detalle el fabricante), y ese resultado será la fecha de vencimiento; el vencimiento será teniendo en cuenta haya sido rodado o no el neumático, ya que normalmente los materiales que componen la cubierta se deterioran con la exposición a factores como el factor climático.

DECRETO REGLAMENTARIO 779/95 (Ley 24.449)

ANEXO 1 - Art. 48. – PROHIBICIONES. – I.2. : La profundidad mínima de los canales de la banda de rodamiento es de UNO CON SEIS DECIMAS DE MILIMETRO (1.6 mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILÍMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DECIMAS DE MILIMETRO (0,5 mm)

O - ELEMENTOS DE EMERGENCIA ANTE LA AVERÍA DEL VEHÍCULO



Los elementos de señalización de emergencia (balizas portátiles o conos) deben ser colocados y/o utilizados de una forma específica, ya que la función debe ser advertir a los demás conductores sobre su presencia, detenida en el camino, y así evitar colisión/es. Los elementos de señalamiento deben ser colocados a una distancia prudencial acorde a la velocidad de la vía, por ello esta distancia tiene relación directa con la distancia de seguridad, la cual está conformada por 2 segundos (1 segundo para la reacción y 1 segundo para el frenado).

Se recomienda en vías de circulación, colocar las balizas a no menos de 50 metros, siendo esta la vía de menor porte, por lo cual en avenidas, rutas y autopista siempre se aumentará la distancia de colocación de balizas, acorde a la velocidad de la vía.

P - PUNTOS CIEGOS

¿Qué son?

Los puntos ciegos son las áreas alrededor del vehículo que no pueden ser observadas de forma directa por el conductor.

¿Dónde se ubican?

- **AUTOS:** Se generan a través del espejo retrovisor interno y laterales, también se presentan en los parantes delanteros.



- **CAMIONES:** Se generan en la trompa (por la altura y forma), en los laterales especialmente en su lado derecho hasta casi la mitad del vehículo, como así también se generan en la parte de atrás del mismo.



¿CÓMO EVITAR LOS PUNTOS CIEGOS?:

- Antes de hacer alguna maniobra, observa los espejos.
- Procurar no conducir por el punto ciego de otros vehículos como los camiones.
- Observar los espejos constantemente.
- Colocar de forma correcta la posición de los espejos retrovisores.
- Los espejos siempre deben encontrarse limpios y sin grietas y otros elementos que dificulten la visión.

Q - CINTURÓN DE SEGURIDAD



El cinturón de seguridad es el sistema más efectivo dentro de un vehículo. Este siempre debe estar abrochado correctamente ya que disminuye entre un 60% y un 80 % la posibilidad de muerte o heridas graves en un incidente vial. Evita golpes contra el parabrisas, tablero, volante, asientos frontales, techo o contra pasajeros del mismo vehículo manteniendo el cuerpo firme contra el respaldo. También impide salir expulsado del vehículo en caso de choque. Un solo segundo alcanza para aprovecharlo y es el mejor seguro de vida dentro del auto.

La ley de tránsito exige que todos los ocupantes utilicen el cinturón, cualquiera sea la velocidad a la que se circula. Por eso es que la cantidad de pasajeros no debe superar nunca al número de cinturones que tenga el vehículo. Cabe destacar que el conductor del vehículo es el responsable penalmente de que tanto él como los demás ocupantes del vehículo lleven colocado el cinturón de seguridad siempre.

Ley N° 24.449 - Artículo 30. — Requisitos Para Automotores: Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:

- A. Correaes y cabezales normalizados o dispositivos que los reemplacen, en las plazas y vehículos que determina la reglamentación. En el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros de media y larga distancia, tendrán cinturones de seguridad en los asientos de la primera fila;

Ley 24.449 Artículo 40. — Requisitos Para Circular: Para poder circular con automotor es indispensable:

- A. Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero
- B. Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, su riesgo de aplicación del artículo 72 inciso c) punto 1
- C. Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

HAY DIFERENTES TIPOS DE CINTURONES DE SEGURIDAD:

- **DE 2 PUNTOS:** Se coloca sobre caderas).
- **DE 3 PUNTOS:** Los más utilizados y efectivos).
- **DE 4 PUNTOS:** Estilo arnés, sin la cinta de entrepierna).
- **DE 5 PUNTOS:** Normalmente utilizados en Sistemas de Retención Infantil, y autos de competición).



El cinturón cumple su función solo si está colocado correctamente:

1. Debe pasar por la clavícula, el medio del pecho y por debajo de la cintura, bien ajustado a la altura de la cadera.
 2. No se debe pasar por encima de objetos (celular, birrome, anteojos) para evitar que estos se incrusten en el cuerpo ante un fuerte impacto.
 3. Las mujeres embarazadas deben usarlo poniendo la correa por debajo del vientre, lo más bajo posible.
 4. Los niños hasta los 10 años de edad deben ir en el asiento trasero del vehículo.
 5. Los niños deben usar un adaptador o almohadón para elevar la altura de su posición y así evitar que la correa superior del cinturón presione el cuello. SRI (Sistema de Retención Infantil)
- **CINTURONES PIROTÉCNICOS:** En la actualidad, la mayoría de los vehículos equipan pretensores pirotécnicos, como mínimo, en los asientos delanteros. Hoy os vamos a explicar cómo se comporta, en caso de accidente, un cinturón de seguridad con pretensor, que puede ser mecánico o eléctrico.

En el caso de los pretensores mecánicos, si el vehículo sufre una deceleración muy acusada (normalmente por un choque), el pretensor posee un sistema mecánico, mediante el cual se detona internamente bien el carrete o la hebilla. El efecto que produce en el cinturón es que se retrae, pegándose lo máximo posible a nuestro cuerpo, para así permanecer perfectamente sujeto en el asiento.

Los pretensores eléctricos poseen una unidad de control que, generalmente, también controla el airbag. Esta unidad de control posee varios sensores, mediante los cuales recibe gran cantidad de información de las fuerzas G que actúan sobre el vehículo. En caso de detectar un valor superior al preestablecido, entiende que se ha producido un accidente y envía un impulso eléctrico que hace detonar el pretensor. El pretensor puede ir situado, como en el caso anterior, en el carrete o en la hebilla y su finalidad es la misma, aprisionar el cuerpo para que no se mueva.

Como hemos visto, la finalidad en ambos casos es la misma. Para que resulte realmente efectivo, debemos llevar el cinturón correctamente puesto y, en la medida de lo posible, evitar llevar gran cantidad de ropa que haga de “colchón”.

También es muy importante en caso de tener un accidente, sustituir los pretensores detonados por unos nuevos

AIRBAG

El airbag (que complementa al cinturón, nunca lo sustituye) es una bolsa de gas que se hincha inmediatamente frente al conductor y/o los pasajeros en caso de choque frontal y en ocasiones, en otros tipos de impacto. El airbag sirve principalmente para cuatro cosas:

- **Primero:** para absorber parte de la energía cinética del cuerpo, frenando suavemente el movimiento de los pasajeros.
- **Segundo:** para evitar un impacto contra elementos interiores del coche (volante, salpicadero o parabrisas).
- **Tercero:** para reducir el riesgo de heridas producidas por fragmentos de cristal procedentes del parabrisas, sobre todo en cara y ojos.
- **Cuarto:** para disminuir el movimiento de la cabeza y, con ello, el riesgo de lesiones cervicales.

TIPO DE AIRBAGS: Aunque hay muchos tipos, generalmente el airbag tiene una capacidad de entre 70 y 80 litros en el caso del conductor, y de 130 a 150 en el del pasajero. Este volumen es suficiente para realizar con eficacia los cuatro objetivos para los que está diseñado.

Actualmente existen muchos tipos de airbag y es previsible que aumente su desarrollo en los próximos años. Los tipos más utilizados son los siguientes:

- **Frontales:** Ocultos en el volante, frente al conductor, y en el salpicadero, frente al acompañante. Protegen la cabeza y el tórax en caso de choque frontal.
- **Laterales:** Escondidos en el lateral de los asientos o en el guarnecido de las puertas. Protegen sobre todo el tórax en caso de golpe lateral y algunos también la cabeza.
- **De techo o de cortinilla:** Situados en los laterales del techo, por encima de las ventanillas. Protegen la cabeza, especialmente en caso de vuelco.

R - El sistema de retención infantil (SRI)

Reduce el riesgo del niño (con menos de 36 kg. de peso) a sufrir lesiones ante un choque o impacto.

Cuando el niño mide más de 1,20 mts. debe utilizar el cinturón de seguridad ajustado adecuadamente, sin ajustar el cuello. Los niños que viajan sin cinturón de seguridad en el asiento delantero de un vehículo que tiene airbag para el acompañante, corren riesgo de sufrir lesiones e incluye la muerte.

La ONU divide las etapas del crecimiento de los niños y el uso de diferentes SRI en 5 grupos, de acuerdo a la edad y peso del niño:

- De 0 a 9 meses, hasta 10 kg. en el asiento trasero y mirando hacia atrás.
- De 9 meses a 12-15 meses, hasta 15 kg. en el asiento trasero y mirando hacia atrás.
- De 12 meses a 4 años, entre 9 y 18 kg. en el asiento trasero mirando hacia adelante.
- De 4 a 6 años, entre 15 y 25 kg. en el asiento trasero, mirando hacia adelante.
- De 6 a 11 años, entre 22 y 36 kg. en el asiento trasero, mirando hacia adelante.

El SRI debe cumplir con normas técnicas internacionales. Si está homologado tendrá un sello o etiqueta.

La elección del SRI depende del peso y edad del niño y del tipo de anclaje de seguridad del auto donde se colocará.

Sistemas de Retención Infantil (SRI)
Una silla para cada tamaño

Siempre en el asiento trasero,
ajustada con el sistema de anclaje o cinturón de seguridad del vehículo.

	Grupo 0 - Para bebés de 0 a 9 meses aprox.	de menos de 10 kilos.	Mirando hacia atrás.
	Grupo 1 - Para chiquitos de 10 meses a 3-4 años	de 9 a 18 kilos.	Mirando hacia atrás hasta los 2 años o el mayor tiempo posible.
	Grupo 2 - Para chicos de 4 a 7-8 años aprox.	de 15 a 25 kilos.	Mirando hacia adelante
	Grupo 3 - Para niños de más de 8 años	de más de 25 kilos.	Mirando hacia adelante

Instituto Nacional de Seguridad Vial

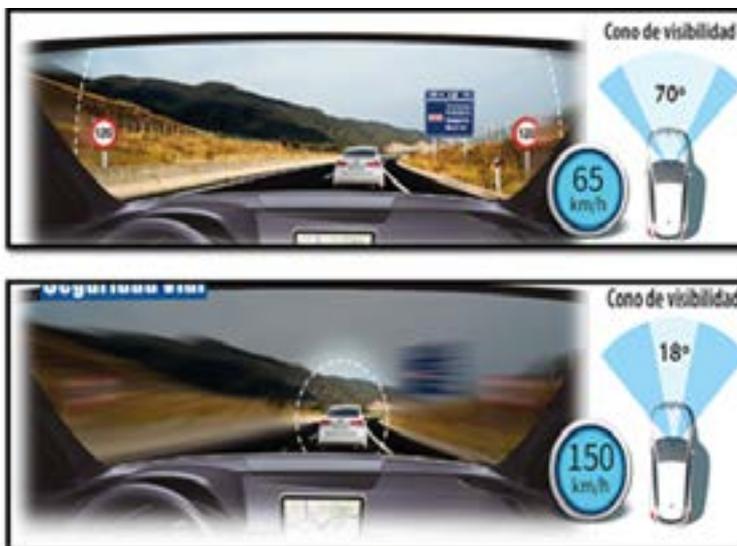
El SRI y el cinturón de seguridad evitan lesiones porque:

- Mantienen a los pasajeros dentro del vehículo
- Hacen contacto con las partes fuertes del cuerpo
- Distribuyen las fuerzas sobre una amplia área del cuerpo
- Ayudan al cuerpo a disminuir las fuerzas del choque
- Protegen al cerebro y a la columna vertebral

DECRETO 32/2018 “ARTÍCULO 40. - REQUISITOS PARA CIRCULAR: G.1. Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero, con el Sistema de Retención Infantil homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño.

S - CAMPO VISUAL

Es el espacio que abarca la visión nítida del ojo. Esta se reduce a medida que la velocidad aumenta, ya que los 180º iniciales van disminuyendo con efecto túnel haciendo que una parte se vea borrosa pudiendo ver nítido y claro muy poco.



El campo visual no debe ser inferior a 120 grados en el plano horizontal y sin reducciones significativas en ninguno de los meridianos del campo.

Consejos:

- Las alteraciones del campo visual que impiden la correcta visión lateral, o reducen de forma significativa la visión en algún meridiano del campo, entorpecen la conducción.
- Las mínimas alteraciones del campo visual, si se asocian a alguna forma de limitación muscular temporal o permanente, pueden disminuir de forma importante el campo visual con riesgo en la conducción.
- Se recomienda la conducción diurna y asegurar la distancia de seguridad y los límites de velocidad.

T - ADULTOS MAYORES



Las personas mayores junto a las personas con discapacidad, como al grupo infantil, son los más expuestos a las consecuencias más graves de la siniestralidad. De acuerdo a diferentes datos estadísticos de la OMS, a partir de los 65 años de edad se considera un alto riesgo dentro de la seguridad vial, debido a los diferentes comportamientos que el conductor y peatón presentan. Además, si existen lesiones que pudieran tener, serían más graves y el periodo de recuperación más largo que el de una persona más joven.

Algunos de los problemas que se presentan en esta etapa de la vida se relacionan con la pérdida de visión, la capacidad de distinguir colores especialmente el rojo, la habilidad para observar claramente los objetos en la vía pública, mayor tiempo de reacción y las disminuciones físicas y psíquicas provocadas por la edad que influyen en aspectos como el sueño, la fatiga y el cansancio respectivamente.

A continuación, se mencionan algunas acciones a tener en cuenta para disminuir el riesgo.

Si es conductor:

- Realizar recorridos conocidos, en especial fuera de los horarios pico.
- Evitar las condiciones meteorológicas adversas y por supuesto evitar conducir de noche.
- No exponerse a conducir por mucho tiempo continuado.
- En la ruta evitar los adelantamientos.
- Si debe cruzar o ingresar a una ruta, elegir los accesos o intersecciones señalizados con semáforos.

- Anticipar siempre sus maniobras.
- Aumentar la distancia de seguridad por lo menos dos segundos más de lo indicado en la legislación.
- Realizar chequeos médicos periódicamente.
- Considerar en la elección de la compra de un vehículo los elementos de seguridad activa y pasiva del mismo.
- No polarizar los vidrios del vehículo.

Si es peatón:

- Utilizar ropa clara.
- Siempre cruzar por las esquinas y por la senda peatonal.
- Si presenta alguna dificultad, esperar a que otras personas crucen en la misma dirección para que lo acompañen.
- Nunca cruzar o circular entre vehículos detenidos.

Según La Ley 24.449 artículo 44 VÍAS SEMAFORIZADAS: En las vías reguladas por semáforos:

- B. Los peatones deberán cruzar la calzada cuando:
 1. Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante
 2. Sólo exista semáforo vehicular y el mismo de paso a los vehículos que circulan en su misma dirección
 3. No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar está detenido.

No deben cruzar con luz roja o amarilla a su frente

- C. No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada
- D. La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía
- E. Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.
- F. En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.

Artículo 40, PRIORIDADES: Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante:

- E. Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón.

U - VELOCIDADES PERMITIDAS:

- AUTOPISTAS: 130 KM
- RUTA: 80/110 KM
- AVENIDAS: 60 KM/H
- CALLES: 40 KM/H
- CALLES DE CONVIVENCIA: 10 KM/H
- ZONA ESCOLARES: 20 KM/H
- BOCACALLES: 30 KM/H

V - DISTANCIA DE SEGURIDAD

La norma establece que todo vehículo que circule detrás de otro deberá hacerlo a una distancia que le permita detenerse en caso de frenada brusca, sin chocar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad, las condiciones de frenado y adherencia. Esta distancia de seguridad debe ser de 2 segundos entre vehículos. La misma está compuesta por la distancia de reacción y la distancia de frenado.



La distancia de reacción: Es la que se recorre desde que el conductor percibe el peligro hasta que reacciona y pisa el freno.

La distancia de frenado: Es la que se recorre desde que el conductor pisa el freno hasta que se detiene por completo el vehículo.

Decreto 32/2018 – Artículo 48 Inciso g): La distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos de cualquier tipo que circulan por un mismo carril, es aquella que resulte prudente teniendo en cuenta la velocidad de marcha y las condiciones de la calzada y del clima, teniendo como mínimo una separación en tiempo de por lo menos DOS (2) segundos, con excepción de las unidades para transporte de carga cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m), cuando circulen en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación, en cuyo caso la separación será de CIEN METROS (100 m).

W - VIAJAR EN TRANSPORTE PÚBLICO



Todos los pasajeros tienen conductas adecuadas e inadecuadas a la hora de trasladarse en transporte público.

Las conductas adecuadas deben ser:

- Esperar en la parada la llegada del transporte público sin acercarse al borde de la acera.
- Antes de intentar subir al vehículo, permitir la salida de las personas que bajan situándose a un lado de la puerta.
- Ceder el asiento a los discapacitados, adultos mayores, mujeres embarazadas o con niños en brazos.
- Esperar el turno para subir o bajar del vehículo, sin empujar ni correr.
- Nunca viajar en los estribos del vehículo, ni en el espacio contiguo al conductor.
- No sacar ninguna parte del cuerpo por las ventanillas.

Las conductas inadecuadas son:

- Subir o bajar antes de que el colectivo se detenga completamente.
- Apoyarse en las puertas durante la marcha del vehículo.
- Alborotar o comportarse inadecuadamente dentro del vehículo.
- Cruzar la calle por delante del colectivo después de bajarse de este.
- Distraer al conductor.
- Arrojar objetos por las ventanas.
- Sacar la cabeza o brazos por la ventana del vehículo.

Según La Ley 24.449 artículo 54. — TRANSPORTE PÚBLICO: En el servicio de transporte urbano regirán, además de las normas del artículo anterior, las siguientes reglas:

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

Según La Ley 13.927, ARTÍCULO 26.- LICENCIA HABILITANTE: Será exigible a los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros y cargas para la obtención de la licencia habilitante, además de lo previsto por la presente Ley, los requisitos reglamentarios inherentes al servicio específico que se trate, que el organismo competente establezca.

X - CASCOS

Las estadísticas, nos dicen que las lesiones en la cabeza son la causa principal de muerte o invalidez para los motociclistas.



Los ojos (órgano importante a proteger):

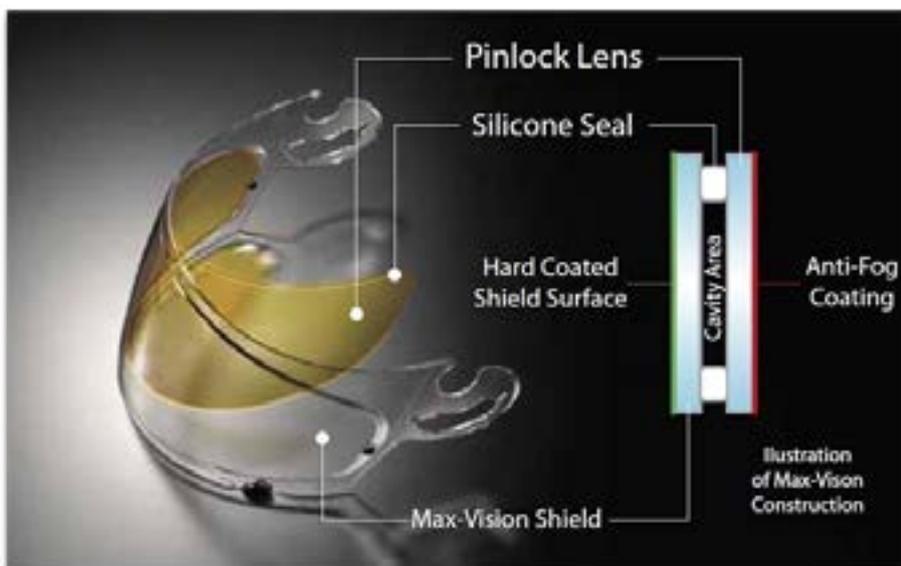


Viseras y Antiparras

Una antipara de calidad también forma parte del equipamiento del motociclista, es importante que él motociclista tenga un buen campo de visión sean cuales sean las condiciones meteorológicas y de iluminación. Los motociclistas deben asegurarse de que la visera o las gafas corresponden a las condiciones medioambientales (luz de día, noche, lluvia).

Un problema general para los motociclistas es el vaho en la visera, esto puede reducirse o eliminarse de varias maneras, tiene que haber un espacio para facilitar la ventilación del casco en torno a la zona de la visera; algunos cascos vienen con visera anti vaho y otros incorporan un doble acristalamiento o pinlock. Los motociclistas con lentes (anteojo) se protegen los ojos, pero no se protegen contra otras lesiones o heridas en otras zonas de la cara.

Pinlock

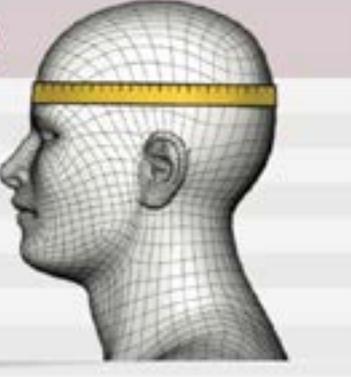


Antiparras



Las antiparras deben ir bien ajustadas por encima del casco para que no salgan volando con un anti deslizante, como ya se dijo antes, los cascos integrales y las viseras protegen mejor toda la cara.

El casco es el elemento más importante del equipamiento de protección, por esta razón, elegir el adecuado es fundamental.

1		Medidas de la cabeza en cm.	Talla
		50-54	XXS o Junior
		54	XS
		55-56	S
		67	M
		58-59	L
		60-61	XL
		62-63	XXL
		64-65	XXXL

El casco reduce la incidencia de las lesiones mortales en la cabeza en un 50%¹, pero en los accidentes graves casi el 20% de los cascos sale despedido cuando el motociclista tiene un accidente grave y esto se debe por 7 razones distintas:

- El talle del casco no es la adecuada.
- El casco no estaba abrochado.
- Muy flojo el sistema de correa.
- Por desgaste excesivo de sus compuestos internos.
- Exceso de golpes, en caídas por descuido.
- Falta de distintas partes que lo componen.
- Falta de antiparras.



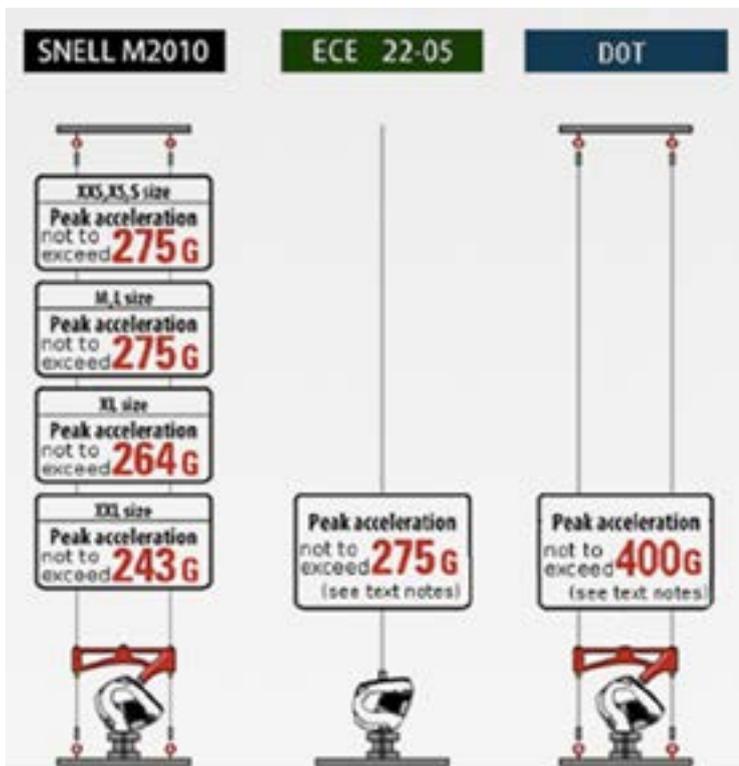
La falta de casco y sus consecuencias.

Es imperioso abrocharse el casco adecuadamente antes de ponerse en marcha.

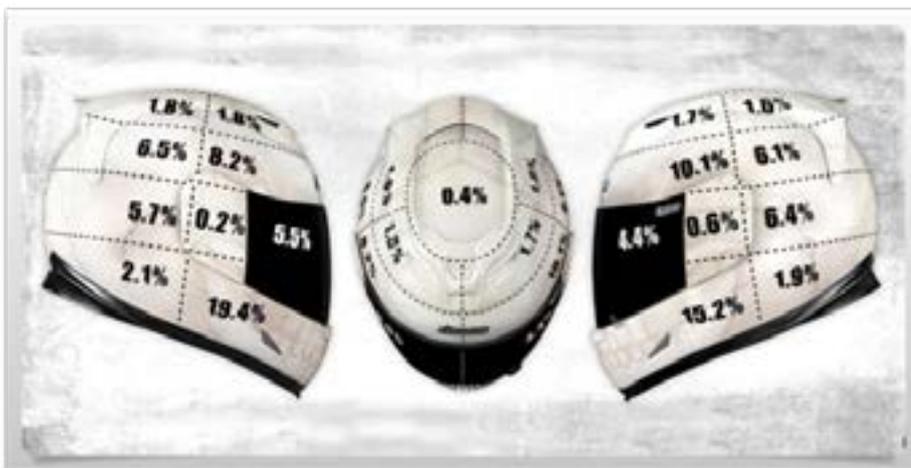


El casco protege la cabeza del motociclista de varias maneras, la calota externa resiste a la penetración y a la abrasión tiene la capacidad de disipar la fuerza de impacto. La capa de absorción del impacto que está dentro de la absorbe la fuerza del golpe al doblarse ligeramente con el impacto. La capa de tela ligera que está cerca de la cabeza aumenta la comodidad y hace que el casco se adhiera perfectamente a la cabeza.

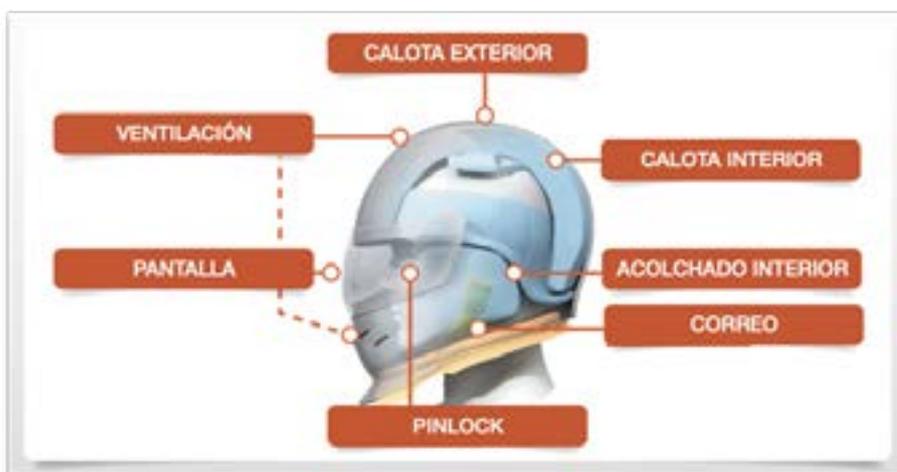
El casco debe pasar las pruebas de impacto



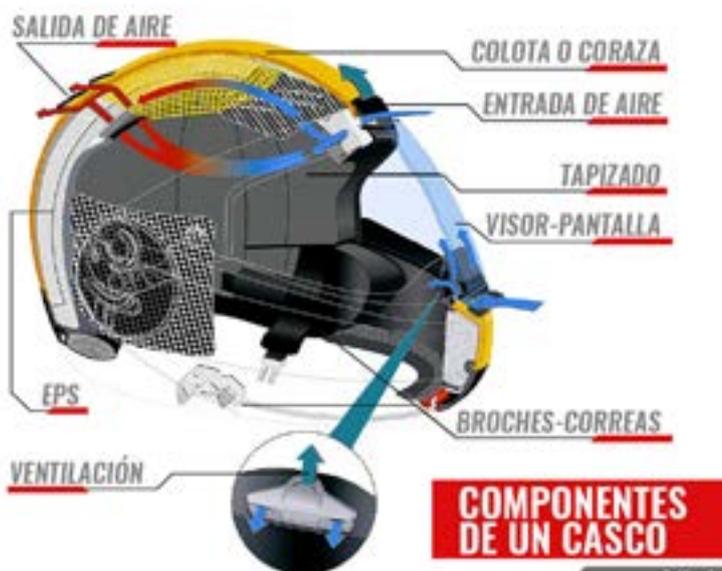
Un casco que ha sido objeto de un impacto violento debe ser siempre sustituido.



El casco se compone de distintas estructuras.



El casco debe cumplir con determinadas funcionalidades para hacer confortable su uso.



Debe tener una buena entrada de aire ya que esto evita que el baho empañándose el visor; y en días de altas temperatura evitar el sofocarse por la falta de aire⁶.



En nuestro país debe estar bajo Normas I.R.A.M. AITA 3621 (C.H.A.S.)



Debemos saber leer una etiqueta de homologación ECE.

A **E⁹**

B C D
05 12 16 / P
- 101669
E

Numeración correspondiente a cada país

- 01: Alemania
- 02: Francia
- 03: Italia
- 04: Países Bajos
- 05: Suecia
- 06: Bélgica
- 07: Hungría
- 08: Checoslovaquia
- 09: España
- 10: Yugoslavia
- 12: Austria
- 13: Luxemburgo
- 14: Suiza
- 16: Noruega
- 17: Finlandia
- 18: Dinamarca

A: La "E" de Europa y el número correspondiente al país donde ha conseguido la homologación.

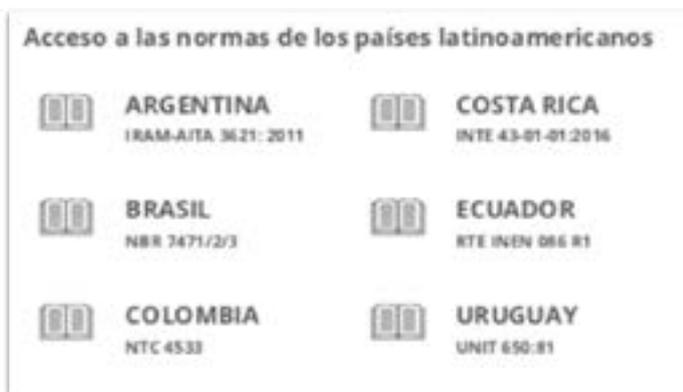
B: Norma europea que cumple. La 05 es la más completa porque incluye prueba de golpe mazilar. La 04 es también aceptada en España.

C: Número con el que está homologado el casco.

D: Letra que identifica la seguridad del casco según sea su modelo. P: significa un casco con Protección completa. Lo llevan los integrales y algunos cascos modulares; M/P: significa que el casco no tiene protección completa y suele corresponder a los modulares; J: significa Jet o casco abierto, sin protección en el mentón.

E: Número de serie del casco. Con este número se puede trazar su recorrido.

Sepamos que también existen otras certificaciones, homologación y normas por las cual pueden ingresar a nuestro país y ser aptos para su uso.



No debe moverse, ni caer sobre los ojos del conductor o presionar en la frente.



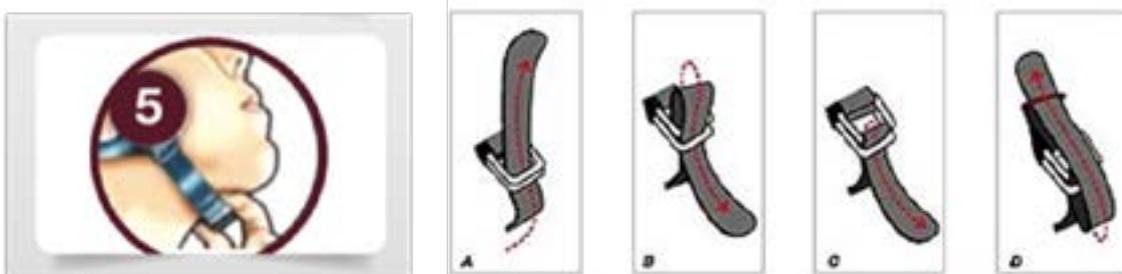
Sistema antiempañamiento "Pinlock"



No debe obstaculizar la visión periférica del conductor.



Lo más importante: debe ser cómodo y abrocharse correctamente.



Si el casco no trae visor recuerda es obligatorio la protección en los ojos con antiparras.



No debe presionar las gafas (lentes), ni reducir la visión de los motoristas que lleven gafas, debe cubrir la frente por encima de las cejas.



Si viajas o haces deportes extremos recuerda usar un cuello cervical esto te podrá salvar de posibles lesiones en la columna vertebral.



Sabiendo esto ya puedes elegir tu casco.



USA SIEMPRE CASCO



Y - CONTAMINACIÓN SONORA

La contaminación sonora es uno de los tipos de contaminación a los que habitualmente se les presta menos atención, y sin embargo también incide negativamente en nuestra calidad de vida y puede provocar distintas patologías. Los automóviles en las grandes ciudades tienen una gran responsabilidad sobre esta contaminación, y los conductores también pueden seguir conductas que disminuyan su impacto.



La realidad es que la exposición permanente a sonidos fuertes e irritantes que superen los límites del oído humano puede generar diversos efectos fisiológicos y psicológicos, claramente nocivos para los habitantes de una ciudad. En la actualidad sabemos que nos exponemos diariamente a este tipo de efectos.

¿Cuáles son las causas de esta contaminación sonora?

Las más importantes son, sin dudas, los ruidos producidos por los escapes abiertos en autos y motos, los motores en mal estado y las bocinas, siendo la conjunción de todos estos factores los que generan los elevados índices de contaminación sonora que se sufren en las grandes urbes.

Una de las consecuencias del ruido urbano extremo es la hipoacusia o disminución de la audición, que se produce a partir de la exposición a sonidos que superen los 130 decibeles durante un minuto. Pero los efectos no son solamente físicos, ya que también existen las denominadas consecuencias psicológicas, como por ejemplo la irritabilidad.

Las consecuencias se ven con el tiempo

La contaminación sonora pasa muchas veces inadvertida porque sus efectos no son inmediatos, sino que se van corroborando con el tiempo. Pero la realidad es que si se considera que los límites tolerables para el oído humano se ubican en los 50 decibeles, prácticamente en todas las ciudades del mundo con cierta magnitud es muy fácil superar esos niveles.

No es posible relacionar únicamente a la contaminación sonora con el desproporcionado crecimiento poblacional o la saturación de las ciudades, también existen responsabilidades individuales que atañen a los conductores.

Si deseas tomar una actitud responsable en este aspecto, limita el sonido de los escapes, no acciones tu bocina si no es necesario y revisa periódicamente el estado de tu motor para evitar que el mismo genere ruidos molestos.

Como en todas estas cuestiones, el cambio general se concreta a partir de las pequeñas actitudes que puede llevar adelante cada ciudadano.

Según La Ley, ARTÍCULO 33. — OTROS REQUERIMIENTOS: Respecto a los vehículos se debe, además:

- A. Los automotores ajustarse a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas. Tales límites y el procedimiento para detectar las emisiones son los que establece la reglamentación, según la legislación en la materia.

Z - OBLIGACIONES

De los conductores de vehículos son:

- A. No fumar mientras conducen.
- B. No hablar por teléfono cuando conducen.
- C. Deben cruzar una calle cuando el semáforo le indique con la luz verde.
- D. Deben utilizar el cinturón de seguridad.
- E. Deben respetar las señales de tránsito.}
- F. No estacionar en las veredas.
- G. Obedecer la normativa de tránsito.

De los peatones:

- A. Cruzar por sendas peatonales o esquinas.
- B. No cruzar la calle a mitad de cuadra.
- C. Aunque haya paso peatonal, no cruzar si el semáforo peatonal está en rojo, o si el semáforo vehicular está en verde.

10. DEFINICIONES

A - INCIDENTE:

Es un hecho que no habla de responsabilidades ni culpas, sino sólo de hechos ocurridos.

B - ACCIDENTE:

Es un hecho fortuito, por lo cual no se puede evitar/prevenir. (Por ejemplo: caída de un rayo).

C - SINIESTRO:

Es un hecho que se puede evitar/prevenir, pero no se hizo lo suficiente para evitarlo. (Por ejemplo: conducir manipulando el celular).

D - MANEJAR:

Es conocer y saber utilizar los comandos del vehículo.

E - CONDUCIR:

Es poder trasladarse por la vía pública conduciendo un vehículo, interactuando con los demás actores del tránsito respetando las normas de tránsito y convivencia vial.

11. CONDUCCIÓN PREVENTIVA

Se basa en la PREVENCIÓN, ATENCIÓN Y PRUDENCIA.

En la conducción preventiva, debemos mirar con atención para advertir los peligros con antelación.

CONDUCCIÓN DEFENSIVA: Es en la que se utiliza la DEFENSA y el ATAQUE.

Los conductores que circulan al mando del vehículo utilizando una conducción defensiva, lo hacen de manera imprudente guiados por su perfil airoso y de aptitudes nulas para mantener la calma, tranquilidad y tolerancia. Por lo cual pueden detectarse rápidamente por actuar con insultos y reacciones violentas.



12. TIPOS DE SANCIONES



- **MULTA:** Sanción que consiste en pagar una cantidad de dinero, impuesta por haber infringido una ley o haber cometido ciertas faltas.
- **DECOMISO:** La noción de decomiso se emplea para nombrar a una pena que implica la privación del producto o de los instrumentos es decir que el decomiso es incautar algo a modo de castigo por incumplir con la ley, por ejemplo, incautar un vehículo.
- **INHABILITACIÓN:** Hace referencia a la incapacidad o ineptitud para desempeñar una función determinada, impuesta como castigo legal o como modo de protección de la persona y/o su familia. Siendo este el medio por el cual se desautoriza a un conductor a continuar conduciendo por el tiempo que corresponda según lo resuelto por la justicia interviniente.
- **ARRESTO:** Es una forma legal de privar de su libertad a un ser humano. El arresto es una medida que puede decidir una autoridad judicial o una fuerza policial. En

el primer caso, se trata de una decisión vinculada a un proceso penal para que se cumpla un acto o a modo de castigo. La policía, por su parte, puede decidir un arresto cuando encuentra a un individuo cometiendo un delito.

13. RESPONSABILIDADES

- **CIVIL:** Es la obligación de resarcir o de reparar el daño que ha causado a otro con el que no existía un vínculo previo que surge como consecuencia del daño provocado por un incumplimiento, sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, habitualmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios.
- **PENAL:** Es la consecuencia jurídica derivada de la comisión de un hecho tipificado en una ley penal como delito o falta.

Generan responsabilidad penal todas aquellas acciones humanas (entendidas como voluntarias).

La responsabilidad penal se concreta en la imposición de una pena, que bien puede ser privativa de la libertad o privativa de otros derechos (como el derecho a portar armas, el derecho a conducir vehículos a motor, el derecho a residir en un lugar determinado, etc).

- **CONTRAVENCIONAL:** Se trata de una conducta transgresora, ejecutada por una persona o un grupo de personas que ponen en peligro algún bien público o privado, o que perturban la vida en sociedad.
- **RESPONSABILIDAD POR MENORES A CARGO:** Los menores de edad para solicitar licencia, deben ser autorizados por su representante legal, cuya retractación implica, para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anular la licencia y disponer su secuestro si no hubiere sido devuelta

Todo incidente provocado por un menor de edad portador de una licencia de conducir, los responsables legales de tal hecho serán los padres del mismo ya que son los que autorizan al menor a conducir el vehículo.

14. NORMAS



NORMAS SOCIALES: Conjunto de normas y reglas que deben seguir y/o cumplir las personas de una comunidad para tener una mejor convivencia.



NORMAS MORALES: Son las concepciones que los individuos tienen para distinguir el bien y el mal y los valores éticos.



NORMAS LEGALES: Son las que exigen el cumplimiento de la ley y lo que supone una sanción en caso del incumplimiento de la misma.

15. OTRAS DEFINICIONES

IMPRUDENCIA: Falta de conocimientos en determinado arte o profesión desarrollada.

IMPERICIA: El no tomar precauciones para evitar un riesgo o actuar en forma precipitada.

NEGLIGENCIA: Es lo opuesto al deber. (Falta de cuidado, aplicación y diligencia de una persona en lo que hace, en especial en el cumplimiento de una obligación).

16. VÍA PÚBLICA

Es el espacio destinado al paso de personas o vehículos que se desplazan de un lugar a otro ya sea en su condición de peatón, ciclista, motociclista, conductor etc.



ACERA: Es lo que comúnmente conocemos como vereda. Es la vía de circulación de los peatones.

CALZADA: Donde circulan los distintos vehículos, son de distintos tamaños y algunas llevan más caudal vehicular que otras.

SISTEMA LEGAL ARGENTINO DE TRÁNSITO DE LA VÍA PÚBLICA:

- Es el que se rige por las normas de convivencia vial (Tránsito). Está compuesto por:

USUARIOS VULNERABLES



- Son los que no poseen “armadura protectora”, por lo cual cualquier impacto o caída puede provocarles una lesión.
 1. PEATÓN
 2. BICICLETA
 3. MOTOCICLETA
 4. CUATRICICLO

USUARIOS NO VULNERABLES



- Son los que poseen “armadura protectora”, por lo cual tienen un menor riesgo de lesiones.
 1. AUTOMÓVILES
 2. CAMIONETAS
 3. COLECTIVOS
 4. CAMIONES

SISTEMA LEGAL ARGENTINO DE LA VÍA PRIVADA:

Está regulado por el propietario del vehículo o elemento de transporte, ya que solo está permitido por ley para utilizarse en lugares privados, es por ello que no son atravesados por las normas viales que rigen en la vía pública. Aunque en un caso donde se produjera el daño de algún bien material, como la lesión o el fallecimiento de alguna persona, se iniciara una causa judicial, en la que el propietario del vehículo deberá enfrentar como imputado acusaciones basadas en las normas existentes relacionadas a los peligros que puede provocar la clase de vehículos como el de su propiedad involucrado en el hecho.

Está compuesto por:



1. MELEX
2. ARENERO
3. KARTING
4. AUTO A PEDAL
5. MONOPATÍN
6. PATINETA
7. PATINES/ROLLERS.

La vida de las personas que utilizan algún medio para trasladarse sea por el motivo que fuere, siempre está en riesgo, por eso cuando se utiliza algún medio de los anteriormente mencionados, aunque sea para deporte, esparcimiento o diversión, igualmente en todos los casos deben utilizar elementos de protección.

1. GLOSARIO DE TERMINOLOGÍA VIAL:

ARTÍCULO 5º (Ley Nacional de Tránsito nº 24.449) – DEFINICIONES: A los efectos de esta ley se entiende por:

1. **Automóvil:** El automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso;
2. **Autopista:** Una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes;
3. **Autoridad jurisdiccional:** La del Estado Nacional, Provincial o Municipal;
4. **Autoridad local:** La autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad;
5. **Baliza:** La señal fija o móvil con luz propia o retrorreflejo de luz, que se pone como marca de advertencia;
6. **Banquina:** La zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada;
7. **Bicicleta:** Vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas;
8. **Calzada:** La zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos;
9. **Camino:** Una vía rural de circulación;
10. **Camión:** Vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total;
11. **Camioneta:** El automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg. de peso total;
12. **Carretón:** El vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;
13. **Ciclomotor:** Una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad;
14. **bis) Ciclovías:** Carriles diferenciados para el desplazamiento de bicicletas o vehículos similares no motorizados, físicamente separados de los otros carriles de

circulación, mediante construcciones permanentes. (Inciso incorporado por art. 1º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).

15. **Concesionario vial:** El que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación;
16. **Maquinaria especial:** Todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;
17. **Motocicleta:** Todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h;
18. **Omnibus:** Vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor;
19. **Parada:** El lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;
20. **Paso a nivel:** El cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;
21. **Peso:** El total del vehículo más su carga y ocupantes;
22. **Semiautopista:** Un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril;
23. **Senda peatonal:** El sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta;
24. **Servicio de transporte:** El traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte;
25. **Vehículo detenido:** El que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto;
26. **Vehículo estacionado:** El que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto;
27. **Vehículo automotor:** Todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia;
28. **Vías multicarriles:** Son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos;
29. **Zona de camino:** Todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;
30. **Zona de seguridad:** Área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

2. EXÁMENES PRÁCTICOS:

El examen práctico es la prueba de manejo, último paso para determinar si la persona se encuentra en condiciones de recibir su licencia. Se pide idoneidad conductiva, reacciones adecuadas frente a dificultades planificadas, defensas a emplear en la conducción y estacionamiento del vehículo. Es de carácter obligatorio y eliminatorio. El examen práctico es obligatorio para todos los aspirantes que accedan a la licencia por primera vez, quienes deseen ampliar a una nueva clase, en caso de licencias caducadas o vencidas.

El mismo debe corresponder a la clase de licencia solicitada. El vehículo debe estar en buen estado y cumplir con las prescripciones sobre seguridad vial (revisión técnica obligatoria, seguro obligatorio, matafuego, etc.). Si usted no aprueba el

examen teórico o el práctico, no podrá rendir de nuevo antes de haber transcurrido un lapso mínimo establecido por la autoridad.

3. TIPOS DE TRANSPORTE

A- TRANSPORTE DE PASAJEROS

Los vehículos que se destinen al servicio de transporte de pasajeros estarán diseñados específicamente para esa función con las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario, debiendo contar con:

1. Salidas de emergencia en relación a la cantidad de plazas;
2. El motor en cualquier ubicación, siempre que tenga un adecuado aislamiento termoacústico respecto al habitáculo. En los del servicio urbano el de las unidades nuevas que se habiliten, deberá estar dispuesto en la parte trasera del vehículo;
3. Suspensión neumática en los del servicio urbano o equivalente para el resto de los servicios;
4. Dirección asistida;
5. Los del servicio urbano; caja automática para cambios de marcha;
6. Aislación termo-acústica ignífuga o que retarde la propagación de llama;
7. El puesto de conductor diseñado ergonómicamente, con asiento de amortiguación propia;
8. Las unidades de transporte urbano de pasajeros que se utilicen en ciudades con alta densidad de tránsito, un equipo especial para el cobro de pasajes, o bien dicha tarea debe estar a cargo de una persona distinta de la que conduce

Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos. Sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, siendo responsable el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

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

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

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

De diez (10) años para los de sustancias peligrosas y pasajeros

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

Camión y ómnibus articulado: 18,60 m

Ómnibus: 15 m. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados.

B - TRANSPORTE PÚBLICO

En el servicio de transporte urbano regirán, además de las normas del artículo anterior, las siguientes reglas

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

C - TRANSPORTE ESCOLAR

Para otorgar la licencia clase D, se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Estadísticas Criminal y Carcelaria, los antecedentes del solicitante, denegándosele la habilitación en los casos que la reglamentación determine.

A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos específicos correspondientes.

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

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

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

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

D - VEHÍCULOS DE EMERGENCIA

Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver.

- Estos vehículos tendrán habilitación técnica especial y no excederán los 15 años de antigüedad.
- Sólo en tal circunstancia deben circular, para advertir su presencia, con sus balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido requiriera extraordinaria urgencia.
- Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance para facilitar el avance de esos vehículos en tales circunstancias, y no pueden seguirlos.
- La sirena debe usarse simultáneamente con las balizas distintivas, con la máxima moderación posible.

E - CAMIONES TRANSPORTE CARGAS GENERALES

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

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

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

De veinte (20) años para los de carga.

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

1. Ancho: dos metros con sesenta centímetros.
2. Alto: cuatro metros con diez centímetros para las unidades afectadas al transporte de pasajeros y cuatro metros con treinta centímetros para las unidades destinadas al transporte de cargas.
3. Largo:
 - Camión simple: 13 metros con 20 cm.
 - Camión con acoplado: 20 m.
 - Camión y ómnibus articulado: 18,60 m.
4. Vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:
 1. Por eje simple:
 - 1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas.
 - 1.2. Con rodado doble: 10,5 toneladas.
 2. Por conjunto (tándem) doble de ejes:
 - 2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas.
 - 2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas.
 3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25,5 toneladas.

Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

- A. Estar inscriptos en el registro de transportes de carga correspondiente;
- B. Inscribir en sus vehículos la identificación y domicilio, la tara, el peso máximo de arrastre (P.M.A.) y el tipo de los mismos, con las excepciones reglamentarias;
- C. Proporcionar a sus choferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y

forma que fija la reglamentación;

- D. Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades, en los casos y forma reglamentada;
- E. Transportar la carga excepcional e indivisible en vehículos especiales y con la portación del permiso otorgado por el ente vial competente previsto en el artículo 57;
- F. Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria;
- G. Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de sujeción que cumplan las condiciones de seguridad reglamentarias y la debida señalización perimetral con elementos retro reflectivos.

Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública, y bajo su exclusiva responsabilidad, de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitidos.

Cuando una carga excepcional no pueda ser transportada en otra forma o por otro medio, la autoridad jurisdiccional competente, con intervención de la responsable de la estructura vial, si juzga aceptable el tránsito del modo solicitado, otorgará un permiso especial para exceder los pesos y dimensiones máximos permitidos, lo cual no exime de responsabilidad por los daños que se causen ni del pago compensatorio por disminución de la vida útil de la vía.

Podrá delegarse a una entidad federal o nacional el otorgamiento de permisos.

El transportista responde por el daño que ocasione a la vía pública como consecuencia de la extralimitación en el peso o dimensiones de su vehículo. También el cargador y todo el que intervenga en la contratación o prestación del servicio, responden solidariamente por multas y daños. El receptor de cargas debe facilitar a la autoridad competente los medios y constancias que disponga, caso contrario incurre en infracción

Los revisores designados por la autoridad jurisdiccional podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si se cumple, respecto de ésta, con las exigencias de la presente y su reglamentación.

La autoridad policial y de seguridad debe prestar auxilio, tanto para parar el vehículo como para hacer cumplir las indicaciones de ello.

No pueden ser detenidos ni demorados los transportes de valores bancarios o postales debidamente acreditados

F- CAMIONES TRANSPORTE CARGAS PELIGROSAS:

Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes.

A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos específicos correspondientes.

A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos específicos correspondientes

Los destinados a cargas peligrosas, emergencias o seguridad, deben habilitarse especialmente;

Los acoplados deben tener un sistema de acople para idéntico itinerario y otro de emergencia con dispositivo que lo detenga si se separa.

La velocidad máxima para transporte de sustancias peligrosas en zona rural será de 80 Km/h.

No se podrán utilizar unidades con mayor antigüedad de 10 años para transporte de cargas peligrosas.

Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

Cuando transporten sustancias peligrosas: estar provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios, ser conducidos y tripulados por personal con capacitación especializada en el tipo de carga que llevan y ajustarse en lo pertinente a las disposiciones de la ley 24.051.

La autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento a los conductores cuando:

Cuando se comprobare que estuviere o circulara excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta.

Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos, sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, siendo responsable el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

Que estando mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad, los que ocupen lugares destinados a vehículos de emergencias o de servicio público de pasajeros; los abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido deterioros no pueden circular y no fueren reparados o retirados de inmediato, serán remitidos a depósitos que indique la autoridad de comprobación, donde serán entregados a quienes acrediten la propiedad o tenencia, fijando la reglamentación el plazo máximo de permanencia y el destino a darles una vez vencido el mismo. Los gastos que demande el procedimiento serán con cargo a los propietarios y abonados previo a su retiro.

MATERIAL NORMATIVO:

LEY NACIONAL DE TRÁNSITO N° 24.449

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>

DECRETO REGLAMENTARIO N° 779/95 (Ley 24449)

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/norma.htm>

LEY DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES N° 13.927

http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/Ley%2013927_1.pdf

DECRETO REGLAMENTARIO N° 532/09 (Ley 13927)

http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/Reglamentaci%C3%B3n%20de%20la%20ley%2013,927.pdf

LEY NACIONAL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS N° 24.653

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/37871/norma.htm>

DECRETO REGLAMENTARIO N° 105/98 (Ley 24.653)

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-105-1998-48879/texto>

DECRETOS, RESOLUCIONES Y DISPOSICIONES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

<https://www.ciquime.org/legislacion.html>

LEY PROVINCIAL TRANSPORTE DE CARGAS

<https://normas.gba.gov.ar/documentos/0Z6dYFE0.html>

DECRETO REGLAMENTARIO N° 4460/91 (Ley 10.837)

RESOLUCIÓN 122/2018 TRANSPORTE ESCOLAR PROVINCIA DE BUENOS AIRES

<https://normas.gba.gov.ar/documentos/VmRJAQCl.html>

TE AYUDAMOS ENSEÑANDO, Y NOS AYUDAS CUMPLIENDO.

(Art. 9 Ley Nacional de Tránsito 24.449 - Art. 3 Ley de Promoción de la Educación Vial N° 27.214.)

**TE AYUDAMOS ENSEÑANDO,
Y NOS AYUDAS CUMPLIENDO.**

(Art. 9 Ley Nacional de Tránsito 24.449 - Art. 3 Ley de Promoción de la Educación Vial N° 27.214)

ANEXO

1. EL CUATRICICLO

El cuatriciclo es un vehículo que NO es APTO para circular en la vía pública.

All Terrain Vehicle o **ATV** por la sigla en inglés, significa Vehículo Todo Terreno o como lo llamamos en Argentina cuatriciclo , es un vehículo de cuatro ruedas concebido para trabajo agrícola, recreación, esparcimiento, ocio y diversión. El utilitario tiene una suspensión dura y reforzada, con grandes soportes, enganches, remolque y motor de 4 tiempos. La tracción generalmente es muy pesada y resistente. Y hay cuatriciclos de tracción simple o 4x4. En el último tiempo la mayoría de los cuatriciclos que ingresaron al país importados, lo hicieron como maquinaria agrícola.-



El **QUAD** es utilizado cuando su función se aproxima más a la deportividad. Tienen mayor recorrido de suspensión, son más livianos, no son 4x4, tienen cubiertas medianas, con tacos, semipala, pala, tanto para el uso en tierra como en arena, sus ejes por lo general son más anchos para su mejor agarre en el terreno. Tienen de cinco a seis marchas con embrague manual, algunos cuentan con marchas atrás. Su motor puede ser de dos o cuatro tiempos.-



Los **UTV** (Utility Task Vehicle, en inglés), que también se conocen como vehículos o quads Side by Side (lado a lado) son vehículos cuatriciclos de un tamaño algo mayor que un quad y bastante más pesados, que se caracteriza por su versatilidad y funcionalidad. Estos cuatriciclos pesados normalmente están preparados con dos asientos lado a lado, el del conductor y el pasajero, aunque pueden ser de más plazas. Como vehículo todo terreno, el UTV tienen tracción en las 4 ruedas y se caracteriza por tener un volante en vez de un manillar para su conducción, los pedales de aceleración y freno y contar con un techo o jaula que cubre a los pasajeros.

Los **UTV** son mayoritariamente vehículos que se mueven a nafta, aunque hay modelos eléctricos e híbridos. Según la potencia que tengan, estos vehículos pueden llevar a 4 o 6 personas, y trasladar más de 200 kilos de peso.

Al conducir un vehículo **UTV** no sólo es fundamental respetar los límites de velocidad y realizar una conducción responsable, también es importante guardar las normas de seguridad básicas, el uso del cinturón de seguridad y el casco homologado correspondiente.



2. INDUMENTARIA

¿POR QUÉ USAR TODO ESTO?



Es fundamental que para la utilización de estos tipos de vehículos se lleve la indumentaria adecuada ya que nos brindan seguridad ante cualquier tipo de imprevisto, aunque algunas personas no lo usan con el pretexto de que son incómodas y pesadas, actualmente existe una variedad de equipos que se adecuan a las necesidades de cada conductor.

De estar bien protegidos depende de nuestro propio disfrute. Hay zonas de nuestro cuerpo que pueden ser un poco más frágiles y sensibles a los golpes. ¿Piedras? ¿Troncos? ¿Caídas? ¿Golpes con nuestro propio cuatriciclo? Todo es posible.

CASCO

El casco es el principal elemento de seguridad para los conductores de cuatriciclos. Es obligatorio la utilización del casco reglamentario, homologado

o certificado, correctamente colocado y sujeto. El casco sirve para reducir el riesgo de traumatismos craneoencefálicos graves, al aminorar el impacto de una fuerza o colisión en la cabeza. La cabeza es la parte más sensible del cuerpo y las posibilidades de caída se multiplican, debido al terreno donde se practica.



Algunas características Básicas del casco:

- Ligero para favorecer la ventilación del piloto.
- Compuesto por una calota externa, una calota interna, acolchado antialérgico, antibacteriano, desmontable o fijo, una correa que puede venir con dos tipos de cierre, uno micrométrico que puede ser plástico y de metal y de doble anilla o doble D.
- Mentonera prominente para proteger cabeza y cara
- Están hechos con materiales aerodinámicos y resistentes a los golpes como kevlar, fibra de vidrio, plástico de alto impacto, aramid y policarbonato
- Sin pantalla para multiplicar la aireación y minimizar la suciedad o el vaho que pueden dificultar la conducción.
- Espacio amplio en la zona de los ojos para favorecer el máximo campo de visión.
- Visera para protegernos de la luz del sol, la lluvia y de posibles ramas o pequeños proyectiles.
- Interior desmontable y lavable para una mayor comodidad.

Las funciones básicas del casco :

- Reduce la desaceleración del cráneo y por lo tanto, el movimiento del cerebro al absorber el impacto. El material mullido incorporado en el casco absorbe parte del impacto y, en consecuencia, la cabeza se detiene con más lentitud. Esto significa que el cerebro no choca contra el cráneo con tanta fuerza.
- Dispersa la fuerza del impacto sobre una superficie más grande, de tal modo que no se concentre en áreas particulares del cráneo.
- Previene el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto, al actuar como una barrera mecánica entre la cabeza y el objeto.

GAFAS

Usar gafas específicas. Evitaremos que el polvo, los insectos o cualquier objeto nos dañen la vista. Las gafas de alta gama presentan sistemas de auto-limpieza muy prácticos, como son las viseras desechables o las láminas móviles o roll off.

También es aconsejable que las gafas tengan tiras de silicona en la parte interior de la cinta de fijación para que no se deslicen por el casco y se nos caigan.- Espuma antialérgica en la zona de contacto con la piel. Sistema de ajuste a la fisonomía de la cara.



Tear Off: Unos ganchos se encargan de sujetar unas láminas de plástico transparentes llamados “tirables” que se adhieren a la lente para atrapar la suciedad en ellas. Cuando está muy sucia se tira de ella para, en un simple gesto, dejar la lente “limpia”.

Roll Off: Este sistema consiste en dos carretes que se sitúan a cada lado de la gafa, uno con una fina lámina de plástico transparente que se va recogiendo en el otro lado según se va ensuciando. Dispone de una palanca para arrastrar la película fácilmente. El mayor inconveniente de este sistema es que se reduce el campo de visión.

COLLARÍN CERVICAL

Una de las principales ventajas del uso de este tipo de protectores podría ser evitar lesiones irreversibles de cuello y espalda. Los protectores de cuello han ido evolucionando a lo largo de los últimos años, tanto en comodidad como en seguridad.

Actualmente es posible encontrar este elemento de seguridad pasiva y apenas notar que lo llevamos puesto.

Tipos de protectores de cuello



En la actualidad podemos encontrar distintos tipos de protectores de cuello en función de su material de construcción, pese a que su función es la misma.

Los modelos topes de gama, están hechos en fibra de carbono los cuales son capaces de resistir grandes impactos. Gracias a su composición de fibras de carbono son muy ligeros y su relación resistencia / peso es imbatible.

Muchos de los protectores para cuello actuales son de plástico duro o Poliuretano u otros materiales modelados por inyección que son muy fuertes y rígidos.

Este otro tipo de protector cervical también es muy rígido, por lo que nos aseguran un soporte adecuado para nuestro cuello y cabeza en caso de caída.

La comodidad es otro factor principal que tenemos que tener en cuenta a la hora de elegir nuestro protector para las cervicales.

Existen protectores de cuello con un forro de tela que son más cómodos si los vamos a usar durante un largo periodo de tiempo.

Este tipo de protectores son perfectos para rutas largas, ya que tanto nuestra cabeza como nuestro cuello no terminarán tan cansados.

Hay unos muy sencillos pero que pueden servir para un uso diario y son los llamados Neck Roll, que son básicamente un collarín esponjoso que se usa al rededor del cuello.-



Es esencial encontrar el protector de cuello perfecto que se adapte a nuestras necesidades.

En rutas, lo que necesitamos es un protector que sea capaz de absorber un impacto en caso de caída reduciendo el movimiento de la cabeza, y que a su vez, no afecte a la conducción.

Cuando realizamos rutas extremas existen mayores posibilidades de tener un accidente. En este tipo de casos es importante tener la mejor protección posible para evitar posibles lesiones o fracturas. **Este pequeño sacrificio en comodidad, será un plus en seguridad.**

En el mercado actual, existe una gran variedad de modelos que cumplen perfectamente con su función de seguridad y además montan sistemas de cierres de hebilla que facilita enormemente su uso.

Existe una amplia variedad de modelos, los cuales pueden ser ligeros (generalmente de fibra de carbono) o modelos más pesados que nos ofrecerán una mayor protección en caso de impacto o caída.

El peso de los protectores de cuello puede variar entre 0,4 – 0,5 Kg en los modelos topes de gama hasta casi 1 Kg en otros modelos más pesados..

Consejos para elegir el protector de cuello adecuado

Seguridad

Cualquier marca conocida ofrecerá productos en los que la seguridad será su principal prioridad.

Es posible encontrar dentro de una misma marca, distintos modelos de un mismo producto. Modelos que los podemos denominar de entrada, y otros tope de gama con la misma forma y diseño.

Comodidad

En el apartado de la comodidad algo es seguro: **Si las protecciones no son cómodas es posible que las uses con una menor frecuencia.**

Algunos de los modelos actuales permiten ajustar su posición una vez acoplados a nuestro cuerpo.

Si bien es cierto que es posible comprar un protector para nuestro cuello relativamente barato, los protectores de gama alta nos ofrecerán un mayor rango de ajuste, un menor peso y por tanto, una mayor comodidad.

Si bien es cierto, que los protectores de cuello no garantizan una efectividad del 100%, si que podemos afirmar que estos elementos de seguridad pasiva son capaces de prevenir o reducir lesiones en el cuello o clavícula.

Los protectores están diseñados con unos marcos rígidos que, junto con el acolchado, son capaces de reducir el movimiento de la cabeza en caso de un impacto contra el manillar o choque importante.

En algunos casos, un protector para cuello es capaz de reducir las posibles lesiones graves tras una caída.

¿Cuál es mi talla?

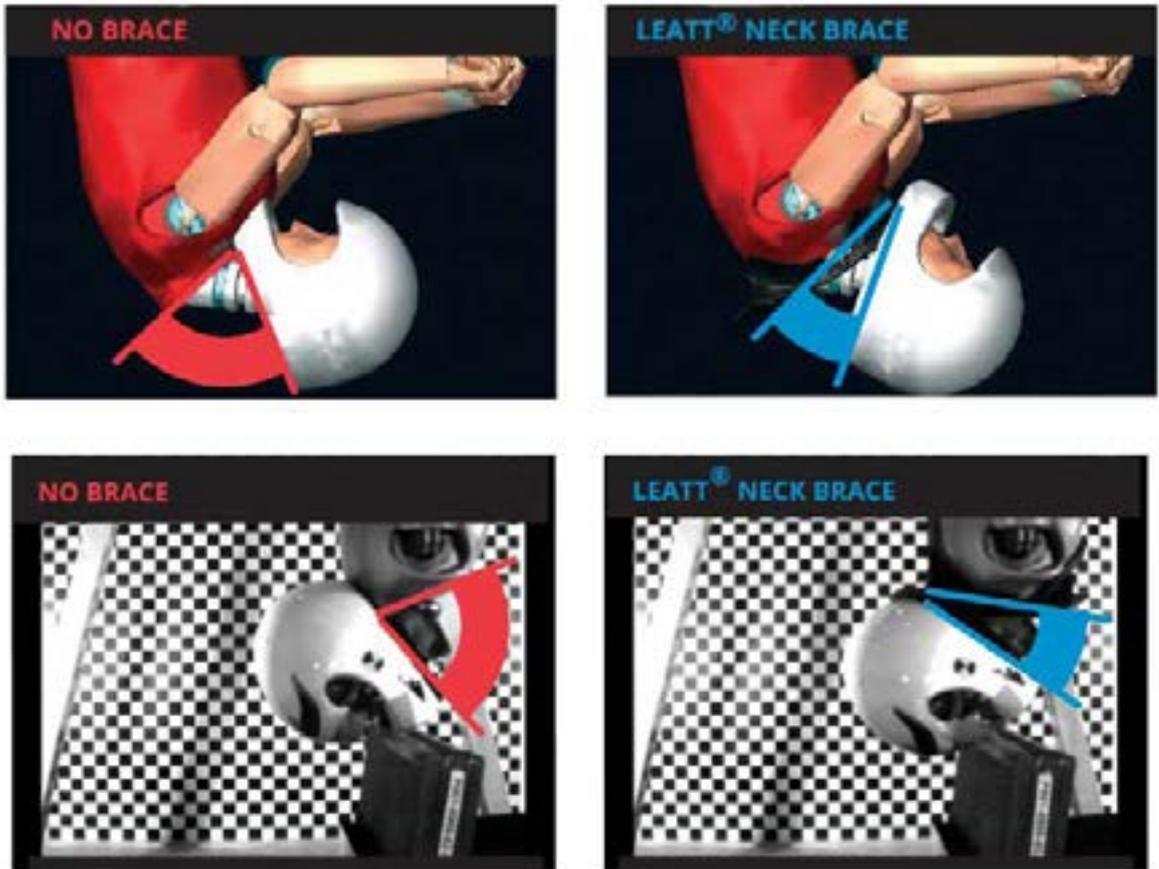
Si queremos obtener una protección adecuada contra los choques y caídas, es necesario elegir el tamaño correcto de protector.

Hay que tener en cuenta, que los tamaños pueden ser diferentes entre una marca u otra, por lo que siempre es aconsejable verificar el talla del fabricante.

El protector para las cervicales debe quedar ajustado alrededor del cuello, pero nunca debería causar ninguna molestia.

Para obtener una estimación de la talla, debemos medir el contorno de nuestro pecho o el área que el fabricante recomienda, para a continuación comprobar la talla en los cuadros del fabricante.

En estas imágenes vemos la diferencia entre los ángulos de extensión del cuello, rojo sin el protector y azul con el puesto.-



Por un momento pensemos en un golpe lateral, el cuatriciclo cambia de dirección en forma radical y es el cuello el que se somete a una extensión lateral superior a la normal y ello puede causar lesiones irreparables, lo mismo pasa cuando el golpe es frontal o posterior, el cuello hace un movimiento que semeja un latigazo y ello se refleja en nuestras vértebras cervicales, lo que en pocas palabras podría ser parálisis parcial o total de las extremidades. El soporte del cuello evita que esa hiperextensión o hipercompresión sean exagerados y así se ayuda a evitar las lesiones medulares a causa de la compresión de las vértebras.

La evolución de estos productos incluso ha llegado a hacerlos compatibles con las protecciones para el pecho.-

GUANTES

Los guantes son otra parte del equipamiento indispensable. Existen infinidad de modelos que nos dan garantías de confort y resistencia a la abrasión, cortes, rasgadura y ruptura ante una caída. Se debe elegir unos guantes que tengan buen tacto y preferiblemente con la zona de las yemas de los dedos con material adherente para evitar que se nos escapen las manetas. Las protecciones en nudillos, es fundamental.-



PECHERA

La pechera como función principal nos protege todo el tren superior: pecho, espalda, y en algunos modelos también nos protege los codos y hombros. En caso de caída siempre se estará bien cubierto, como de los impactos de piedras y tierra que pueden salir despedidos de la rueda trasera de otros vehículos, entre otras cosas.-



RODILLERAS

Éstas son vitales ya que nos protegen la articulación y pueden evitar lesiones importantes. Además de quitarnos el impacto contra el suelo, si utilizamos rodilleras ortopédicas evitaremos la torsión de la rodilla, principal motivo de rotura. Una lastimadura en las rodillas no sólo se da por impacto, ya que también están expuestas a raspones, torceduras, hiperextensión o movimientos no naturales. Por eso es necesario contar con rodilleras que proporcionen protección y estabilidad. La densidad de los materiales utilizados en la confección de la rodillera absorbe el impacto de los golpes. El material suave en el interior de la rodillera impide que la rodilla roce con el material externo que es duro y puede causar una lesión.

Estas rodilleras están diseñadas ergonómicamente para permitir un movimiento natural además de brindar protección.



BOTAS

Las botas son fundamentales. Su rigidez y dureza hacen que sea un elemento crucial para protegernos el pie, tobillo y espinilla. A parte de ser una zona complicada por la multitud de huesos que se encuentran en la zona, el pie es un punto de apoyo que tiene que soportar mucho peso debido a los impactos recibidos encima de la moto, de ahí la razón de llevar una bota rígida y cómoda a la vez. Deben resultarte cómodas desde el primer momento. Sobre todo en la parte del pie. Las botas ceden muy poco y será mejor que te sientas a gusto con ellas desde el primer momento. Por eso es clave saberlas elegir. Fíjate también en las hebillas de cierre, en el confort interno de la bota (o botín interior en algunos modelos), y en la suela ya que algunas tienen más agarre.

Otro punto a tener en cuenta es que, en caso de mucho desgaste, la entre-suela se puede sustituir por otra de nueva, alargando la durabilidad de las botas. En cuanto a las protecciones, se emplea el poliuretano como material principal de protección. Encontramos este material en la puntera, empeine, talón, pantorrilla y espinilla. El sistema de cierre viene mediante puentes de aluminio de alta resistencia con sistema de bloqueo/desbloqueo rápido, donde las hebillas alternan la dirección para minimizar eventuales golpes en los cierres.-



PANTALON Y JERSEY

Sobre estas protecciones nos pondremos la ropa, tanto pantalón como el jersey. La mayoría de los pantalones incorporan partes elásticas para mayor comodidad a la hora de flexionar las piernas y acolchado en las rodillas y cadera. Además suelen estar hechos en materiales antiabrasión muy resistentes. Para mejorar el confort y evitar que nos rocen las protecciones, es muy recomendable usar ropa técnica debajo. Con una camiseta térmica, mallas, o calcetines largos, se estará protegido y no permitirá que se deslicen las protecciones.



3. LA CONDUCCION

CONDUCCIÓN RESPONSABLE

- Circular por las zonas permitidas
- Usar siempre toda la indumentaria adecuada
- Usar el casco colocado y correctamente sujeto
- Respetar las reglas de circulación en el lugar
- Respetar las velocidades y límites preestablecidos
- No conducir habiendo consumido alcohol o drogas
- Respetar al resto de los vehículos
- No realizar maniobras bruscas
- Colocar los pies siempre en las pisaderas
- No frenar de manera brusca
- Mantener una distancia de seguridad con los demás vehículos
- Respetar las indicaciones del personal a cargo de los corredores de circulación segura.

CONDUCCIÓN PREVENTIVA

La conducción preventiva consiste en adoptar buenos hábitos y de prever situaciones de peligro como caídas, colisiones, accidente, etc. Estas se originan por los actos inseguros o por negligencia del conductor, tales como el cansancio, falla en los sentidos, fatiga, temor en la conducción, falta de experiencia, conocimientos o incluso el exceso de confianza del conductor. También hay que tener en cuenta otras fallas internas y externas del vehículo, entre las fallas externas contamos con los diferentes factores climáticos (lluvias, vientos, humedad, nieblas, etc.), y las fallas internas son las mecánicas del vehículo, estas fallas son pura responsabilidad del conductor, ya que son por lo general evitables con un buen mantenimiento de la unidad, como por ejemplo el correcto inflado de los neumáticos, controlar los niveles de los fluidos de aceite y frenos, que sus luces funcionen correctamente, etc.

POSICION EN LA CONDUCCIÓN

Postura sobre el Cuatri: La postura es esencial para afrontar tanto el terreno, como el propio cansancio del piloto, si la postura no es buena el piloto no solamente se cansara más rápido, sino que sus músculos se sobre exigirán sin ninguna ventaja. Para saber si nuestro cuatri está bien reglado para nuestro físico tenemos que realizar el siguiente ejercicio: Sentado en el centro, cómodo como para un manejo de paseo, afrontaremos las siguientes mediciones:

Posición de brazos: Nuestros brazos tiene que quedar a menos de 180º y más de 90º, teniendo el manillar derecho y la espalda levemente tirada hacia adelante, pero no demasiado, solamente levemente, si podemos mantener casi el mismo ángulo con la espalda recta estamos bien. Luego giramos el manillar a tope de uno de los lados y nosotros no debemos tener que movernos del centro del cuatri para llegar a agarrar el puño. Con esto quiere decir que podremos maniobrar cómodamente.

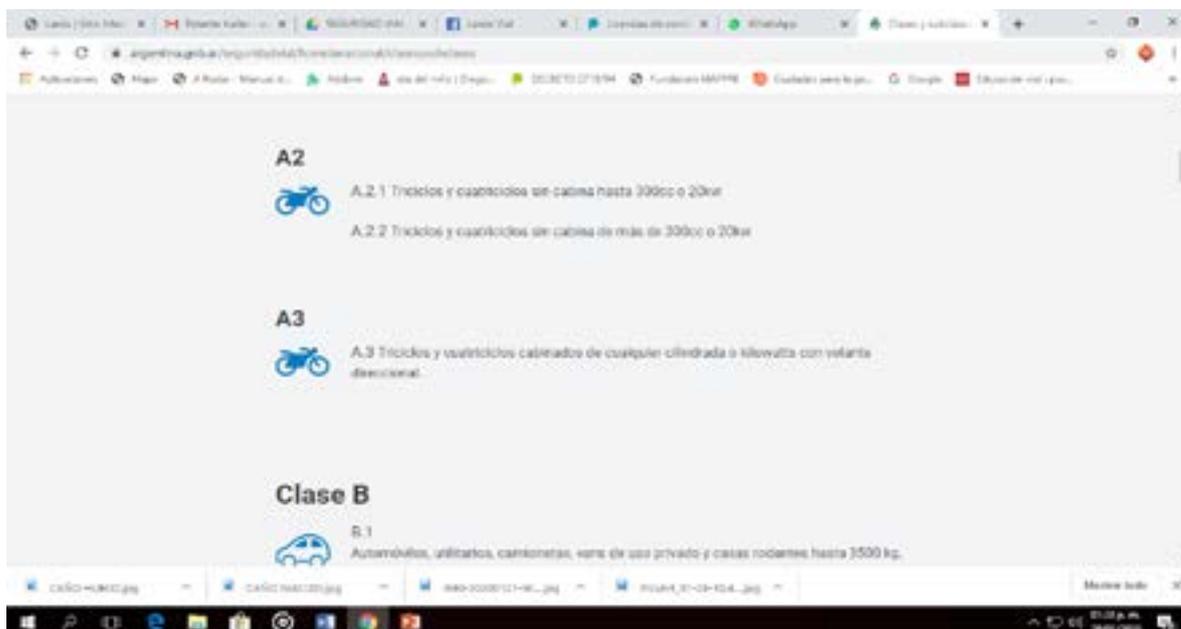
Altura del manillar: Dependiendo de los terrenos se dice que se usan manillares más altos o más bajos, dicha afirmación no es del todo errónea, pero el piloto se tiene que sentir cómodo y a gusto en todos los terrenos, no importa su forma o tipo de conducción, el manillar se ajusta dependiendo de la persona y no del terreno. Sentados como hicimos para el primer punto, nuestras manos no tienen que superar en ningún momento nuestra parte alta del pecho, una vez que comprobamos esto, nos paramos (con las piernas levemente flexionadas hacia adelante) con la espalda levemente tirada hacia adelante y nuestros brazos no tiene que quedar tensos totalmente, sino que tiene que haber un pequeño ángulo. Sentados en el final del asiento tenemos que ser capaces de sujetarnos del manillar pudiendo apretar freno, acelerador y embrague sin tener que agacharnos más abajo que el manillar mismo. Con esto tendremos una postura de manejo correcta para afrontar el circuito.

Posición de pies: Los pies en el cuatri, son muy importante ya que con los mismos no solamente comandamos el freno trasero y la palanca de cambios. Solamente en el balanceo es aconsejable si es necesario levantar uno de los pies, pero siempre debe estar apoyado uno al menos. Los pies deben estar firmemente centrados en las pisaderas, apoyados en la zona media de la planta, para poder accionar la palanca de cambio y el freno trasero sin necesidad de levantarlos ni desplazarlos.

Agarre del manillar: El agarre del manillar debe siempre en todos los casos ser el más seguro, por lo tanto la mayoría de los pilotos aprieta freno u embrague con uno o dos dedos de la mano dejando los demás agarrados al manillar, y en el caso del acelerador dependiendo si se está utilizando el gatillo libre el pulgar. El embrague se utiliza siempre que se pueda, ya que es la forma de controlar la tracción al piso y los frenajes que realiza tanto motor como la caja misma tanto al subir de marcha como al realizar un rebaje.

4. NORMATIVA

LICENCIAS



PROTOCOLO EXAMEN PRÁCTICO

El examen práctico deberá realizarse en DOS (2) Etapas.

Previamente, el evaluador deberá verificar:

- Identidad del evaluado (Solicitar DNI).
- Que el FUT contenga los requisitos anteriores cumplidos (Curso Teórico-Práctico, Psicofísico, Examen Teórico) que correspondan al tipo de trámite.
- Que el vehículo tenga relación con la clase de licencia solicitada.
- Que posea Casco Art.29 inc. I Ley 24449/95

Y observar:

Art.40 Ley 24449/95 (Cedula de Identificación del Vehículo, Seguro, Chapa Patente).

Importante: El incumplimiento de cualquiera de los ítems detallados precedentemente dará motivo al evaluador a no tomar el examen.

PRIMERA ETAPA

En esta primera etapa el evaluador deberá verificar que el evaluado conoce los elementos de seguridad activa, pasiva y preventiva del vehículo con el que va a realizar el examen, para esto solicitará que identifique, localice o verifique alguno de los siguientes elementos:

- Estado de los neumáticos (Presión y Profundidad del Dibujo)
- Que identifique y verifique alguno de los fluidos del vehiculo, si están en el nivel correcto (Agua, Aceite, Líquido de Frenos, Líquido Hidráulico)
- Que verifique las luces (de corresponder)
- Estado de la transmisión
- Revisión de tuercas de las masas
- El evaluador se situará a un costado del vehículo y evaluará:
 1. Que se coloque y ajuste el casco correctamente como así también la Indumentaria de protección (Guantes, Botas u otras prendas)
 2. Que verifique los espejos retrovisores (de corresponder)
 3. Consultará si conoce el equipamiento del vehículo (Ej. Luces Bajas, Señal Acústica, Botón de pare, etc).
 4. Por último y antes de poner en funcionamiento el vehículo deberá demostrar una correcta postura de manejo. Esto nos dará un parámetro acerca de su conocimiento sobre:
 - A. El centro de gravedad del vehículo.
 - B. La postura de las piernas y los pies.

Permitiéndonos evaluar si el postulante, conoce como debe colocarse y moverse para lograr un control efectivo del vehículo al desplazarse el mismo.

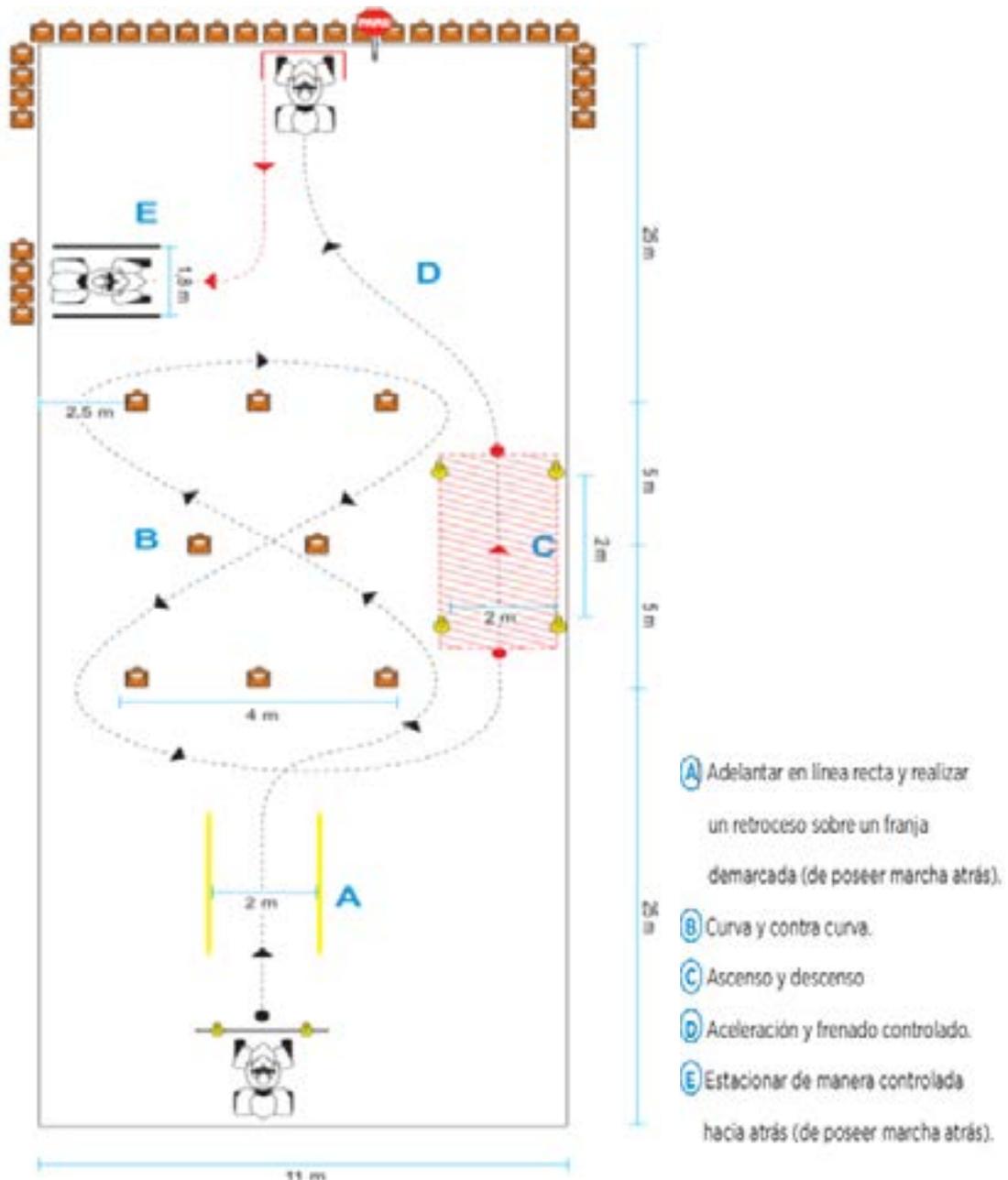
Importante: Es dable aclarar que para pasar a la segunda etapa, que es específicamente el examen sobre idoneidad conductiva, se deberá aprobar la primera, dado que el examen precedentemente mencionado es de carácter Obligatorio y eliminatorio (Disp. 207 Cap. II - Anexo V – Ap. 6 – 3er Párrafo).

SEGUNDA ETAPA

Esta etapa estará dividida en dos partes, las cuales deberán realizarse en dos circuitos diferentes (Se adjuntan planos). Culminada la primera etapa el evaluador verificará si el aspirante tiene control del vehículo, si conoce las dimensiones y es capaz de dominarlo, en resumen, si sabe manejar el mismo; para esto le hará realizar una serie de maniobras.

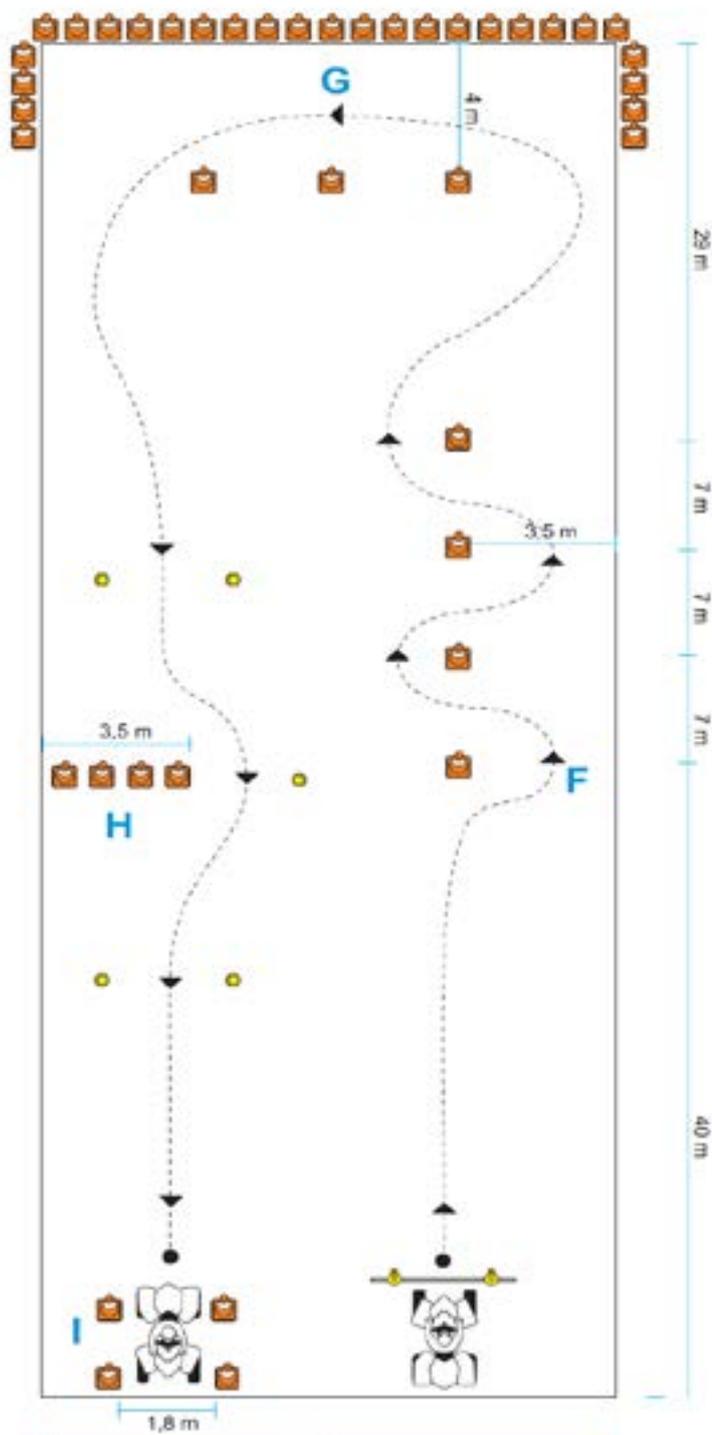
Primera Parte

- Adelantar en línea recta y realizar un retroceso sobre un franja demarcada (de poseer marcha atrás).
- Curva y contra curva.
- Ascenso y descenso
- Aceleración y frenado controlado.
- Estacionar de manera controlada hacia atrás (de poseer marcha atrás).



Segunda Parte

- F. Zigzag entre conos
- F. Curva amplia.
- F. Sortear un obstáculo.
- G. Frenado de emergencia controlado.



Segunda parte (fig.2):

- F. Zigzag entre conos.
- G. Curva amplia.
- H. Sortear un obstáculo.
- I. Frenado de emergencia controlado.



Primera Parte: Las maniobras B, C, D y E se realizarán a velocidad reducida y deben permitir comprobar el manejo de:

El acelerador (así como la posición de la mano derecha en cada una de las maniobras).

- El embrague y el freno.
- La dirección de la visión.
- La movilidad del cuerpo sobre el vehículo.
- La posición de las piernas, pies:

Segunda Parte: En cuanto a la segunda parte, esta se realizara con límite de tiempo, el cual no podrá exceder los treinta segundos (30") pudiendo agregar cinco segundos (5") en el caso de no contar con asfalto para realizar la prueba. Las maniobras F, G, H e I se realizarán a una mayor velocidad:

- La primera alcanzando al menos 30 km/h.
- La segunda realizando un cambio de marcha y a una velocidad mínima de 50 km/h.

Estas maniobras nos van a permitir comprobar:

- La pericia y maniobrabilidad del vehículo.
- La dirección de la visión.
- Movilidad del cuerpo sobre el vehículo (inclinación del cuerpo al realizar giros, la posición de las piernas y los pies).
- La técnica de conducción.
- La técnica en los cambios de marchas.
- El manejo del freno delantero y trasero

La maniobra 1 debe ser gradual y controlada

Finalizadas las maniobras el aspirante dejará el cuatriciclo correctamente estacionado y con el motor parado.

EXAMEN PRÁCTICO

En la ciudad de _____ prov. de _____ de la República Argentina.

Datos personales del solicitante		Fecha		
Nombre y Apellido _____	D.N.I. _____	1° _____		
Domicilio _____	Clase _____	2° _____		
Datos del vehículo		3° _____		
Marca y modelo _____	Dominio _____			
Requisitos legales del vehículo				
① Comprobante de titularidad del vehículo o cedula verde (en caso que corresponda).	1°	2°	3°	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
② Comprobante del seguro vigente.	1°	2°	3°	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

1º ETAPA			
① Estado de los neumáticos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
② Identificación y verificación de líquidos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
③ Luces.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
④ Uso de Casco.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑤ Seguridad pasiva.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑥ Seguridad preventiva.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑦ Equilibrio y desplazamiento con el vehículo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑧ Revisión tuercas de masas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑨ Otros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2º ETAPA			
① Movimiento rectilíneo del vehículo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
② Maniobra de zigzag a velocidad reducida.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
③ Detención efectuando una parada gradual y continua.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
④ Maniobra de zigzag.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑤ Evitar obstáculos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑥ Aceleración y frenado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑦ Frenado de emergencia controlado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑧ Otros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. CORREDORES DE CIRCULACIÓN SEGURA

Anexo ampliación técnica cuatriciclos 2018/2019

Luego de diversas jornadas de trabajo en conjunto, se establecieron los criterios y exigencias para la circulación en cuatriciclos: En la Disposición N°196 se describen las características y los elementos de seguridad que deben tener los corredores seguros y zonas de circulación. Los mismos deben contar con la señalética correspondiente que establezca la circulación, protecciones en las curvas, un único sentido de circulación, entradas y salidas demarcadas y limitaciones de velocidad.

Además, debido a que estos vehículos están equipados con diferentes motorizaciones se establecieron dos categorías de pistas (divididas por colores) de acuerdo a la potencia: la “Pista amarilla” para cuatriciclos de hasta 300 cc, con un límite de velocidad de 45 km/h y la “Pista naranja” para cuatriciclos de más de 300 cc con un límite de velocidad máxima de 65 km/h.

Así queda claro que los cuatriciclos tendrán que respetar las zonas de circulación seguras determinadas y señalizadas por cada municipio.

Durante los controles se le solicitará al conductor la documentación obligatoria: licencia de conducir habilitante, comprobante de dominio (cedula o título) y de seguro. En este caso la licencia de conducir para la circulación de los mismos será una subclase dentro de la licencia Clase A, utilizada actualmente para motocicletas, triciclos y cuatriciclos.

En cuanto a la exigencia de elementos de seguridad, tendrán que contar con una antena de dos metros de largo con un banderín rojo y, para los cuatriciclos no cabinados, se recomienda utilizar pechera de protección y calzado de seguridad para poseer mayor adherencia al vehículo.

ZONAS DE CIRCULACIÓN

MARCO DE APLICACIÓN DE LAS ZONAS DE CIRCULACIÓN SEGURA

La Agencia Nacional de Seguridad Vial es el organismo nacional competente facultado para definir y modificar las normas técnicas del presente anexo. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, con intervención de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, es el organismo nacional competente facultado para establecer el procedimiento y los requisitos de los corredores de circulación segura, en los espacios disponibles dentro de la zona de camino de la Red Vial Nacional.

Capítulo 1. PRINCIPIOS GENERALES

Capítulo 2. DEFINICIONES

Capítulo 3. ESPECIFICACIONES

Capítulo 4. SOLICITUD DE APROBACIÓN

Capítulo 5. REQUISITOS DE CIRCULACIÓN

Capítulo 6. RÉGIMEN DE SANCIONES

CAPÍTULO I

1- PRINCIPIOS GENERALES:

1. CONCEPTO: Entiéndase como “Zona de Circulación Segura” a las áreas de terrenos públicos delimitadas y autorizadas especialmente por autoridad jurisdiccional competente para la circulación de determinados vehículos de categorías L6(a), L6G(b), L7(a) y L7G(b), conforme los criterios mínimos de seguridad vial que establezca la AGENCIA NACIONAL DE

SEGURIDAD VIAL. Las mismas resultan comprendidas dentro de la definición de “calzada” del artículo 1, inciso h) del Decreto N° 32/2018 que reglamenta el artículo 5° del Título I del Anexo 1 del Decreto N° 779/95.

1.1. RESPONSABILIDAD: La autoridad jurisdiccional competente será responsable

del emplazamiento y mantenimiento de la estructura de las respectivas zonas de circulación segura, ajustándose a este marco de aplicación, siendo también de su competencia colocar o exigir la señalética correspondiente para cada caso.

1.2. REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS: Para establecer las diferentes zonas estarán determinadas por el reconocimiento del terreno y una evaluación de los factores meteorológicos (invierno y verano). Las zonas de circulación segura tendrán corredores de circulación segura de ingreso y egreso, no pudiendo utilizarse el mismo corredor para ambas funciones.

1.3. HABILITACIÓN: La autoridad jurisdiccional competente será la responsable de habilitar las diferentes zonas de circulación segura, de acuerdo a las normas establecidas en el presente anexo y por el tiempo que esta determine. Dichas zonas tendrán que ser identificados como tales por la señalética correspondiente.

1.4. MANTENIMIENTO. El mantenimiento de las condiciones de seguridad vial en las Zonas de Circulación Segura es responsabilidad básica y fundamental de la autoridad jurisdiccional competente, como así también la preservación de la integridad y visibilidad de las mismas , en cuanto a los elementos externos, humanos o no, que las puedan perturbar.

Corresponde a la autoridad jurisdiccional competente de la zona, por sí o mediante el contralor que ejerce sobre el concesionario y/o permisionario de ella, mantener las señales o dispositivos ajustados a este marco de aplicación, en buen estado de conservación y desempeño.

1.5. SEÑALÉTICA: Todos los elementos constitutivos o dispositivos destinados a señalización se ajustarán a lo establecido en el ANEXO “L” del

Decreto N° 779/95. Asimismo, deberán tener un sistema que evite eventuales impactos o que, de producirse, no sean de magnitud significativa

CAPÍTULO II

2.- DEFINICIONES:

2.1 ZONA DE CIRCULACIÓN SEGURA: Entiéndase como Zona de Circulación Segura a la definida en el Capítulo I Punto I del presente.

2.2. PISTA DE CIRCULACIÓN: comprende los recorridos preparados, balizados y señalizados dentro de las zonas de circulación segura. Dentro de las pistas de circulación no se permite la circulación de peatones.

2.3. ÁREA DE PEATÓN: área cercana a las instalaciones de servicio, en la cual no se encuentra permitida la circulación de vehículos.

2.4. ZONA FUERA DE PISTA: área localizada en un sector sin señalizar, en la que el usuario es responsable por su seguridad y debe ser consciente de la existencia de eventuales riesgos.

2.5. USUARIOS: término utilizado para identificar a las personas que utilicen las instalaciones e infraestructura de la zona de circulación segura en todas sus modalidades.

CAPÍTULO III

3- ESPECIFICACIONES:

3.1. PISTA AMARILLA: Zona de Circulación Segura para usuarios con vehículos de hasta 300cc., la cual tiene definida las pistas de circulación de un solo sentido, con entradas y salidas identificadas correctamente.

3.1.1. La pista deberá tener un ancho mínimo de 50 metros, y estar correctamente delimitada por medio de balizamiento.

3.1.2. En la curvas deberá constar con la señalética y protección correspondiente, a fin de evitar posibles despistes y/o lesiones.

3.1.3. La velocidad máxima de circulación no puede exceder los 45 km/h.

3.1.4. Deberán estar correctamente señalizados, a ambos lados de la pista, los cambios de circulación y a una distancia previa de 30 metros.

3.1.5. La pendiente de una curva vertical no podrá superar los 40 grados.

3.2. PISTA NARANJA: Zona de Circulación Segura para usuarios con vehículos de más de 300cc., la cual tiene un área definida para circulación, con entradas y salidas correctamente identificadas.

3.2.1. La pista deberá tener un ancho mínimo de 50 metros, y estar correctamente delimitada por medio de balizamiento.

3.2.2. En la curvas deberá constar con la señalética y protección correspondiente, a fin de evitar posibles despistes y/o lesiones.

3.2.3. La velocidad máxima de circulación no puede exceder los 60 km/h.

3.2.4. Deberán estar correctamente señalizados, a ambos lados de la pista, los cambios de circulación y a una distancia previa de 30 metros.

3.2.5. La pendiente de una curva vertical no podrá superar los 50 grados.

CAPÍTULO IV

4- SOLICITUD DE APROBACIÓN:

La autoridad jurisdiccional competente para habilitar las zonas de circulación segura deberá solicitar los siguientes estudios:

4.1. Estudio de impacto de la seguridad vial

4.2. La Jurisdicción podrá realizar los estudios de impacto ambiental y de factibilidad cuando a su criterio resulte necesario a los fines de la aplicabilidad del presente marco. En caso de así considerarlo los mismos deberán contemplar:

- Reconocimiento del terreno.
- Relevamiento topográfico.
- Evaluación de factores climatológicos.
- Propuesta general de desarrollo
- Planos de zonificación, política de desarrollo del área, principales beneficios y descripción del circuito turístico y/o deportivo en el cual se integrara el proyecto, todo ello en un todo de acuerdo a la normativa imperante en cada jurisdicción.”#

CAPÍTULO V

5- REQUISITOS DE CIRCULACIÓN:

La autoridad jurisdiccional competente será la responsable de exigir a el conductor que cumplan con el presente capítulo. Para poder circular por las zonas seguras de circulación es indispensable;

- 5.1.** Contar con Licencia Nacional de Conducir habilitante para la categoría respectiva del vehículo.
- 5.2.** Comprobante de titularidad de dominio, mediante cedula o título.
- 5.3.** Comprobante de seguro vigente, conforme refiere al artículo 68º de la Ley N° 24.449 y el artículo 40º inciso c) del Decreto N° 779/95, modificado por el Decreto N° 32/18.
- 5.4.** El cumplimiento de los requisitos para circular establecidos por la normativa nacional vigente, conforme las especificidades del tipo de vehículo del que se trate.

Dentro de los corredores y zonas de circulación segura no será exigible el requisito establecido por el artículo 40º inciso j.1.4) del Decreto N° 779/95, modificado por el Decreto N° 32/18, para aquellos vehículos que no posean la identificación de dominio en virtud del tipo de vehículo del que se trata.

- 5.5.** Los cuatriciclos deberán portar una antena de dos metros de largo, con un banderín rojo en la parte superior, que permita su individualización en los terrenos irregulares.
- 5.6.** Que tratándose de vehículos cuatriciclos no cabinados, se recomienda que el conductor lleve puesto la pechera de protección contra impacto normalizada y calzado de protección que se afirme con seguridad a los pedales.

CAPÍTULO VI

RÉGIMEN DE SANCIONES. Será aplicable el Régimen de Sanciones establecido en las Leyes N° 24.449, N° 26.363 y normas complementarias.

EL SÍMBOLO DE LA ESTRELLA AMARILLA

Es un símbolo de atención y de memoria, aprobado por la Disposición ANSV N° 207/09

La estrella amarilla se pinta o se instala en lugares donde ocurrió un siniestro vial que ocasionó una o varias muertes; generando una rápida asociación entre el símbolo pintado y los riesgos de sufrir un siniestro vial.

Las cinco puntas de la estrella amarilla representan los siguientes valores: Memoria, Prevención, Ley, Justicia, Educación.



EL GÉNERO DESDE LA CONDUCCIÓN

Incorporamos a este manual de seguridad vial dos temas relacionados con la Violencia de hacia la mujer, siendo esta una problemática que atraviesa e involucra a la Seguridad Vial.

Se busca terminar con el paradigma en el cual se inserta al hombre como el iniciador en el mundo de la conducción, cuando la historia misma, demuestra cómo Bertha Benz, esposa de Karl Friedrich Benz en el año 1888 se lanzó al primer viaje, considerado de larga distancia para esa época, a bordo del primer automóvil de motor a combustión llamado Benz-Patent Motorwagen, inventado y fabricado en el año 1888 por su esposo.

Bertha financió el proyecto de su esposo y se lanzó a este viaje con el propósito de hacer conocido este vehículo, durante el viaje se le presentaron diferentes inconvenientes que supo fácilmente solucionar ya que era una mecánica experta.

Es así que, dejamos en evidencia cómo fue que una mujer dio inicio a la conducción, lo cual hoy en día se encuentra masculinizada, sabiendo superar los obstáculos que se le han presentado en el recorrido.

En el siguiente enlace, podrás conocer más sobre la historia de Bertha Benz, la pionera del automóvil.

<https://www.youtube.com/watch?v=Ph6DkjIzUKc>

Existen dos tipos de Violencia hacia la mujer:

Violencia de Género en el Tránsito: El espacio Vial se encuentra masculinizado y se insertan los prejuicios hacia la mujer acerca de la conducción, como:

- La mujer no puede conducir.
- La conducción es cosa de hombres.
- El trabajo de la mujer está en la casa.
- Las mujeres usan el espejo para maquillarse.

Acoso Callejero hacia la mujer: Son acciones físicas verbales con contenidos sexuales, silbidos, contra una persona que no desea participar de esas acciones, en el espacio público. Cualquier acción o comentario irrespetuoso o vulgar, dirigido hacia una persona por parte de personas extrañas en lugares públicos, el acosador se siente con el derecho de interpelar a las víctimas en la calle sin haber recibido previamente su consentimiento y entendiéndolo que sus comentarios y acciones hacia las víctimas están justificadas, son halagos o son socialmente aceptados.

Es la forma de agresión sexual cotidiana menos visible por las autoridades:

- Comentarios sexuales.
- Fotografías y grabaciones sin el consentimiento de la persona.
- Persecución o arrinconamiento.
- La masturbación o mostrar partes íntimas del cuerpo en la vía pública.
- Gestos obscenos.

Otro tipo de agresión que se presenta en la vía pública y no se engloba dentro del concepto de “acoso callejero”, es el que sufren las personas homosexuales por su orientación sexual, en este caso se habla de “agresiones homófobas”.

Los conductores son responsables de los movimientos de su vehículo en todo momento. Deben concentrar su atención y conciencia en la actividad de conducir, sin distracción que les haga perder el dominio sobre el vehículo y provoque daños a los demás usuarios.

En la conducción, existe lo que llamamos Distracciones: Se produce cuando el conductor de un vehículo pierde su atención y saca la vista del camino, lo que puede ocasionar siniestros.

Visuales: La visión del conductor, está centrada en observar al género femenino que circula por la vía pública y pierde de vista lo que sucede en el tránsito.

Cognitivas: El pensamiento del conductor deja de estar en la conducción, en la atención y pasa a tomar prioridad los pensamientos morbosos que le produce observar una mujer en la vía pública.

Físicas: Hacer uso del celular para acosar a mujeres, ya sea sacándoles fotos o realizando grabaciones, sin su consentimiento.

Auditivas: Escuchar música con volumen alto.

A partir de esto, podemos comprobar que este tipo de Violencia puede traer consecuencias tanto al conductor, cómo a la víctima, como a otros usuarios que circulan por la vía pública.

Cuando hablamos de consecuencia nos referimos a que cualquier tipo de en el conductor hace que el mismo pierda el control del vehículo y provoque siniestros en el tránsito.

En la víctima, la persona que recibe el acoso por parte del conductor, en esta situación, conlleva consecuencias, en términos emocionales, mal uso del espacio público, es decir, cruzar la calle con semáforo en rojo, sin percibir el paso de los vehículos, percepción de inseguridad y puede terminar en un incidente.

Lo mismo sucede con el resto de los usuarios que transitan por la vía pública, su seguridad vial se encuentra en peligro.

¿Por qué plantear la cuestión de lo vial, a partir de una perspectiva de género?

Entendemos que la violencia vial es uno de los malestares de esta cultura posmoderna, y eso se ve reflejado en los índices de mortalidad y morbilidad que hacen que esta problemática sea considerada una pandemia.

Comenzar por identificar esta problemática como un mal estar, y asumir nuestro compromiso con ella como ciudadano, ciclista, motociclista, peatones, para mejorar nuestro espacio vial y lograr un giro.

