

FORMACION DE CONDUCTORES



**MATERIAL DE ESTUDIO
PARA LA OBTENCION DE LA
LICENCIA DE CONDUCIR**

CAPITULO 1

DEFINICIONES	9
--------------	---

CAPITULO 2

INTRODUCCION

A. FUNDAMENTOS

• Por qué se elaboró	13
• A quién está dirigido	13
• Estructura del documento. Cómo utilizar el material	13

B. HECHOS O SINIESTROS DE TRANSITO

• Magnitud del problema. Incidente - accidente	15
--	----

CAPITULO 3

DESCRIPCION Y DESARROLLO DE LOS FACTORES QUE COMPONEN EL TRANSITO

A. FACTOR HUMANO

• Peatón	19
• Conductor	19
• Pasajero	19
• Factores de riesgo	20
Alcohol. Alcoholemia	20

Sueño	21
Fatiga	21
Estrés	22
Las drogas y los medicamentos	23
• Factores Psicológicos	23
Atención	23
Percepción	23
Emociones	24

B. FACTOR AMBIENTAL

• Vía Pública	25
• Acera	25
• Calzada	25
• Condiciones adversas para la circulación y recomendaciones	26
Lluvia	26
Niebla	27
Alba o crepúsculo	28
Nieve o hielo	28
Vientos laterales fuertes	29
• Señalización	30
Señales Verticales	30
Señales Horizontales	31

INDICE GENERAL

Señales luminosas	32
Señales Manuales	33
Señales Acústicas	34
C. FACTOR VEHICULAR	
◦ Equipamiento de seguridad	35
Elementos de seguridad activa de los vehículos	35
Elementos de seguridad pasiva de los vehículos	36
◦ Normas Generales de Circulación	38
Requisitos para circular	38
Requisitos para circular con bicicletas	38
Prohibiciones	38
Velocidades	39
Efectos negativos de la velocidad sobre el conductor	39
Prioridades de paso	39
Giros y rotondas	40
Vías semaforizadas	40
Vías multicarriles	40
Adelantamiento y sobrepaso	41
Autopistas	42
Uso de luces	42
Estacionamiento	43
Reglas de circulación para casos especiales	43

◦ Conducción Preventiva	45
Técnicas de visión	45
Técnicas de anticipación	45
Técnicas de gestión del espacio	46
◦ Documentación para circular	46
Licencia de conducir	46
Cédula de Identificación del vehículo (Cédula verde o azul)	49
Seguro obligatorio. Comprobante de seguro.	49
Documento de Identidad	49
Placas de identificación de dominio	50
Oblea y certificado de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria	50
Comprobante de patente automotor	50
Cédula amarilla y oblea para vehículos propulsados con combustión interna de motor con GNC	51
◦ Retención Preventiva.	51

CAPITULO 4

MATERIAL ESPECIFICO

A. LICENCIA DE CONDUCIR CLASE A. MOTOVEHICULOS	57
◦ Introducción	57
◦ Postura	57
◦ Arranque del motor	58

◦ Procedimiento para salir	58
◦ Procedimiento para detenerme	58
◦ Frenaje	58
◦ Curvas	59
◦ Visibilidad	60
◦ Angulo muerto	60
◦ Cruces	60
◦ Con Pasajeros	61
◦ Carga en motocicletas	61
Dispositivos pasivos de seguridad	62
Equipo adecuado para conducir	62
Casco	62
¿Porqué la obligatoriedad del uso del casco?	63
Mecanismo de los traumatismos craneales	64
Función del casco	65
Mitos en el uso del casco	66
Atado, bien atado	68
Instrucciones de uso	68
Para su seguridad	68
Instrucciones para su conservación	69
Protección ocular y de la cara	69
Campera	69

Pantalones	69
Guantes	69
Botas o zapatos	70
Vestimenta para lluvia	70
Vestimenta para alta visibilidad	70
◦ Dispositivos activos de seguridad	70
Comandos de una motocicleta	70
Sistema de iluminación	71
Sistema de dirección	71
Sistema de frenado	72
Sistema de suspensión	72
Neumáticos	73
Mantenimiento de una motocicleta	74
◦ Factores de riesgo	74
Incrementar la visibilidad	74
Intersecciones	75
Al pasar a otros vehículos	75
Superficies	75
Conducción	76

B. LICENCIA PROFESIONAL CLASES C, D Y E.	
VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGAS Y PASAJEROS	76
◦ Reglas para vehículos de transporte. Exigencias comunes.	76

Reglas del Transporte Público	77
Reglas para el Transporte Escolar	77
Reglas para el Transporte de Carga	78
Exceso de carga	78
Revisores de carga	78
Vehículos de emergencia	78
Reglas para Maquinaria Especial	79
Requisitos para circular por jurisdicción nacional con vehículos de transporte	79
C. LICENCIA DE CONDUCIR CLASE G. MAQUINARIA AGRICOLA	80
Definiciones	80
Condiciones Generales para la circulación	80
Requisitos para los equipos	80
Señalamiento	81
Dimensiones	81
Permisos	82

CAPITULO 5

PROCEDIMIENTO Y REGIMEN DE SANCIONES APlicable EN LA PROVINCIA DE SANTA FE. CODIGO DE FALTAS DE TRANSITO PROVINCIAL. LEY PROV. N° 13.169	85
--	----

CAPITULO 6

CITAS Y REFERENCIAS NORMATIVAS	91
--------------------------------	----

1

DEFINICIONES

CAPITULO 1

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 retrorreflectora 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 kg. 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. Ciclovías: Carriles diferenciados para el desplazamiento de bicicletas o vehículo similar no motorizado, físicamente separados de los otros carriles de circulación, mediante construcciones permanentes. (Inciso incorporado por art. 1° 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 construido esencialmente 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: 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.

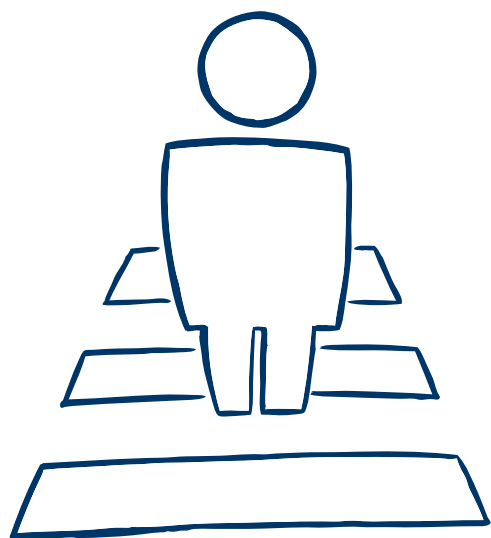
30. **Zona de seguridad:** área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

2

INTRODUCCION

CAPITULO 2

A FUNDAMENTOS



POR QUE SE ELABORO

La Agencia Provincial de Seguridad Vial, autoridad de aplicación provincial de la normativa de tránsito y seguridad vial, tiene como misión reducir el número de víctimas fallecidos y lesionados por hechos de tránsito. Siguiendo este objetivo pretende profesionalizar y jerarquizar las instancias involucradas en la gestión de otorgamiento de la licencia de conducir.

Como bien sabemos la licencia de conducir es una habilitación que otorga el Estado al corroborar que una persona posee las condiciones físicas y psíquicas adecuadas y además que ha adquirido los contenidos teóricos y la habilidad práctica para conducir un vehículo sin que eso signifique un riesgo para sí mismo y los demás. Las acciones del Estado deben tender a que cada ciudadano transite por la vía pública con el mínimo riesgo posible; transitar en forma segura es un derecho de cada ciudadano y es un deber del Estado permitir, posibilitar y garantizar el pleno ejercicio de ese derecho.

Por ello, la Ley Provincial N° 13.133, que adhiere a la Ley Nacional N° 24.449, establece una carga horaria mínima obligatoria de formación y capacitación teórico práctica para todos aquellos aspirantes a obtener licencia de conducir, que culmina con la realización y aprobación los exámenes obligatorios.

En este material se exponen las nociones básicas

y fundamentales destinadas a todo usuario de la vía pública y principalmente a aquel aspirante a obtener o renovar su licencia de conducir, con el objetivo de garantizar, mejorar y fortalecer su formación vial.

Este material además permite organizar los datos y generar información certera sobre la temática, que sirva de contenido bibliográfico de referencia en la formación y abordaje de acciones relacionadas con la prevención de los llamados hechos de tránsito.

A QUIEN ESTA DIRIGIDO

Este documento está dirigido fundamentalmente a aquellos solicitantes de la licencia de conducir, que deben rendir y aprobar los exámenes obligatorios previstos en la normativa vigente. También será un recurso importante para todos los conductores y usuarios de la vía pública, ya que encontrarán bibliografía de referencia con relación a la materia.

ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO COMO UTILIZAR EL MATERIAL

El documento está compuesto por:

- **Indice general:**

La finalidad es que se puedan localizar fácilmente los temas y subtemas de cada módulo.

- **Definiciones:**

Donde se plantea el significado de palabras básicas inherentes al tránsito y la seguridad Vial.

- **Introducción:**

Presenta los fundamentos del material; porqué se elaboró y a quién está dirigido. Además plantea un diagnóstico de la problemática, con su magnitud y relevancia.

- **Descripción y desarrollo de los factores que componen el tránsito:**

- **Factor Humano**
- **Factor Ambiental**
- **Factor Vehicular**

Estos módulos surgen como una manera de agrupar los elementos que constituyen los diferentes factores del riesgo. El factor humano interpreta el comportamiento humano vinculado con los hechos o siniestros de tránsito; el factor ambiental, habla del entorno y de la vía como indicador principal; en tanto que el factor vehicular plantea los elementos y otras cuestiones relacionadas con el vehículo que pueden ser causantes de accidentes.

- **Instructivos específicos para el solicitante de cada clase de licencia de conducir:**

Comprende los contenidos básicos necesarios relativos a la conducción de motovehículos, automóviles, transporte de cargas y de pasajeros, maquinaria especial, etc.

- **Procedimiento y régimen de sanciones aplicable en materia de tránsito y seguridad vial en la Provincia de Santa Fe.**

Código de Faltas de Tránsito Provincial. Ley Provincial N° 13.169

- **Normativa provincial vigente**

Este documento incluye las citas textuales de la normativa vigente en la Provincia de Santa Fe vinculadas a cada temática tratada. Las Leyes y Decretos principales de lectura para la obtención de la licencia de conducir en la Provincia de Santa Fe son los siguientes: Ley Nacional N° 24.449, Decreto Reglamentario Nacional N° 779/95, Ley Provincial N° 13.133, Ley Provincial N° 13.169 y Decretos Reglamentarios Provinciales N° 2311/99 y 869/09. Sus textos completos podrán consultarse en:

www.santafe.gov.ar/seguridad/seguridadvial

- **Compendio de señalización vial vigente.**

- **Normativa local vigente (municipal o comunal)**

El solicitante deberá tener conocimiento de las ordenanzas específicas de regulación del tránsito y seguridad vial correspondientes a cada localidad autorizada a emitir la licencia de conducir.

B HECHOS O SINIESTROS DE TRANSITO. EL "ACCIDENTE" DE TRANSITO COMO TÉRMINO IMPRECISO.

MAGNITUD DEL PROBLEMA

El uso generalizado de vehículos con motor y la movilidad que éstos nos permiten, han significado un importante avance para nuestra sociedad, sin embargo esto trajo aparejado una serie de problemas entre los que se destacan los accidentes de tránsito, por su gravedad y magnitud.

Los accidentes de tránsito significan un problema de gran impacto social y económico. Hace tiempo que la Organización Mundial de la Salud consideró necesaria su intervención y comenzó a establecer programas de control sobre esta temática. Los accidentes de tránsito suponen hoy la primera causa de muerte entre los jóvenes y una de las principales entre los

menores de 50 años.

Es necesario reflexionar porque asumimos el elevado número de muertos por accidentes de tránsito sin pensar que frente a otras muertes, las de tránsito son las más evitables.

Se define accidente a cualquier suceso que, provocado por una acción violenta y repentina ocasionada por un agente externo involuntario, da lugar a un evento caótico que puede provocar una lesión corporal y/o hasta la muerte. La amplitud de los términos de esta definición obliga a tener presente que los diferentes tipos de accidentes se hallan condicionados por múltiples fenómenos de carácter imprevisible e incontrolable.

Otra definición de accidente de tránsito: fenómeno mecánico indeseable causante de daño a las personas y/o las cosas, producido en la vía pública como consecuencia de una falla en la interacción de alguno o algunos de los elementos componentes del sistema del tránsito peatonal-vehicular.

Es importante saber que antes de que se sufra un accidente uno se enfrenta a diferentes incidentes. Los incidentes son sucesos que se producen durante la conducción como consecuencia de una actuación o circunstancia insegura que no llegan a producir ningún tipo de daño o lesión, pero que bien podrían haber derivado en un accidente.



En la actualidad, se tiende a abandonar el uso del término “accidente” pues en su acepción rigurosa denota la acción de una causa imprevisible y ajena por completo a la voluntad humana, mientras que en la realidad no es así, pues interviene casi siempre bajo la forma de imprudencia, negligencia, impericia o violación de leyes o reglamentos, por más que esté ausente la voluntad de dañar. Por ello se prefiere emplear el término siniestro o hecho de tránsito, dado que hace alusión solamente al resultado dañoso, sin referir a la causa generadora. Los accidentes no son accidentales, no se producen al azar, sino que resultan de una secuencia de eventos que los desencadenan. Los accidentes son evitables.

A los efectos de la Ley Provincial N° 13.133 se define como Seguridad Vial al conjunto de condiciones y normas jurídicas y técnicas, garantizadas por ordenamiento jurídico en su totalidad, para minimizar o neutralizar los riesgos de la circulación peatonal y vehicular en el espacio público. Comprende a todos los componentes del sistema del transporte y su manifestación dinámica, el tránsito, definidos como factor humano, factor medioambiental y de infraestructura vial, y factor vehicular.

La Seguridad Vial y su eficiencia están dadas por la participación armónica de los elementos fundamentales del tránsito que son: el hombre (usuario), el vehículo (cualquier medio de transporte), la vía (ruta, autopista, autovía, calle urbana, camino rural) y un medio que los contiene.

La relación entre estos tres elementos constituye la problemática, considerando que todas ellas se desenvuelven dentro de un medio ambiente (natural y cultural) que plantea relaciones, las condiciona y a las que hay que respetar en las acciones emergentes de esas relaciones.

- **Relación Hombre - Vía:**

Las características físicas y psicológicas del hombre imponen condiciones al diseño geométrico de la vía.

- **Relación Hombre - Móvil:**

Las características físicas y psicológicas del hombre imponen condiciones al diseño geométrico del móvil.

- **Relación Vía - Móvil:**

Existe una interacción entre los componentes, ligados por la variable dinámica que es la velocidad, cuya respuesta es el diseño de la vía.

- **Relación de los tres elementos con el medio ambiente:**

Existen relaciones con el medio ambiente natural tales como el clima, la topografía, la vegetación o el paisaje; y con el medio ambiente cultural (resultado de las acciones del hombre); urbanización, otras vías de transporte, instalaciones y servicios, etc. que imponen condiciones y a las que hay que respetar con el diseño.

El esquema de relaciones entre los elementos

componentes, considera que hay una respuesta que cada uno de ellos debe brindar de acuerdo a sus capacidades y limitaciones, y una acción que logre modificar o adaptar los otros elementos componentes para que el desplazamiento de los vehículos del tránsito se efectúe con seguridad, comodidad, rapidez y economía.

La magnitud del problema está dada por la preponderancia del factor humano en la producción de los hechos o siniestros de tránsito. Al ser este factor el de mayor incidencia en los siniestros viales es que debemos concentrarnos en él para analizar sus consecuencias y los datos estadísticos de mortalidad y morbilidad.

La mortalidad es un indicador esencial de la gravedad de cualquier problema de salud, incluidos los traumatismos. Sin embargo, para reflejar plenamente la carga de enfermedad debida a colisiones en la vía pública, es importante evaluar y tener en cuenta los resultados no mortales, o la morbilidad de los traumatismos. Por cada muerte debida a un traumatismo causado por el tránsito, docenas de sobrevivientes quedan con discapacidades permanentes o de corto plazo que pueden limitar en forma constante su funcionamiento físico, tener consecuencias psicosociales, o disminuir su calidad de vida.

La evaluación de la magnitud de los traumatismos causados por el tránsito considera no sólo la mortalidad sino también los traumatismos y las discapacidades.

3

DESCRIPCION Y DESARROLLO DE LOS FACTORES QUE COMPONEN EL TRANSITO

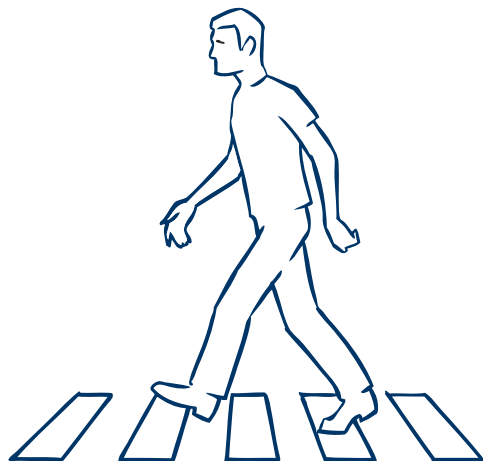
CAPITULO 3

A FACTOR HUMANO

El factor humano lo conforman:
el peatón, el conductor y el pasajero.

PEATON

Es toda aquella persona que viaja a pie, también comprende los niños menores de 10 años que circulan en bicicletas. Los peatones deben transitar únicamente por la acera, por la senda peatonal o donde existiera puente peatonal. Rigen las mismas disposiciones para las personas



que se desplacen utilizando sillas de ruedas, impulsando coches para niños, changuitos, carretillas, carretas de repartos, etc.

Donde no se encuentren demarcadas las cuadras, los peatones deberán transitar por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada y cuando los mismos no existan, lo harán por la banquina, en sentido contrario del carril adyacente, durante la noche se recomienda el uso de ropa de colores claros y brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para que puedan ser vistos.

1. Ref: Peatones y Discapacitados. Art. 38 Ley Nac. 24.449 – Art. 38 Decreto PEN 779/95 – Art. 124 y 80 Ley Prov. 13.169. Pag. 93



CONDUCTOR

Es toda persona que está al mando de un vehículo cualquiera sea su clase (camión, automóvil, motovehículo, bicicleta, etc.). Es el responsable del vehículo, es quién debe verificar que éste se encuentre en condiciones de circular antes de comenzar la marcha.

PASAJERO

Es aquella persona que viaja en un vehículo sin tener el mando. Los pasajeros deben actuar como “copilotos,” estando atentos a la circulación, para prever situaciones que el conductor no pudiera detectar.



FACTORES DE RIESGO

1. ALCOHOL. ALCOHOLEMIA.

El alcohol es una droga social, está culturalmente aceptado y es legal en nuestra sociedad. Sin embargo, es un tóxico, anestésico y narcótico. El etanol es un depresor del sistema nervioso central que afecta las funciones inhibitoras del cerebro, las intelectuales, las sensoriales, los reflejos y por último las motoras.

La alcoholemia es la concentración de alcohol en sangre, es la cantidad de alcohol con relación a la cantidad de sangre en el cuerpo.



Por lo general, el alcohol puede ser eliminado del cuerpo a la velocidad aproximada de una bebida por hora, pero una variedad de factores también pueden influenciar en el nivel de alcohol retenido. Por ej: La cantidad de alcohol que se consume, la rapidez con la que se ingieren las bebidas, el tipo de bebida, el peso del cuerpo, si se bebe con el estómago vacío, si se está cansado, enfermo, molesto, o se ha tomado medicinas o drogas.

Dosis

Una mínima cantidad de alcohol produce efectos importantes sobre nuestra capacidad para conducir. No se podrá conducir con una alcoholemia superior a los 500 miligramos por litro de sangre para conductores de automóviles y para motovehículos no se podrá conducir con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre. Para conductores de vehículos de transporte de pasajeros y de menores, de cargas y maquinaria especial no se admite concentración alguna, es decir 0 miligramos de alcohol por litro de sangre.

Absorción y eliminación

Una vez absorbido en el intestino y el estómago, el alcohol se distribuye donde hay agua. Luego es metabolizado y eliminado principalmente por el hígado. Parte de éste se elimina por el sudor, la orina y la respiración. Los máximos efectos del alcohol se producen una hora después de haberse ingerido la última copa. Dependiendo de la cantidad ingerida el tiempo de eliminación

puede llevar hasta 24 hs.

Efectos

El alcohol interfiere en la capacidad del conductor, como la atención dividida, el seguimiento de una trayectoria, la función visual, los tiempos de reacción, las habilidades psicomotoras, el procesamiento de información, las capacidades perceptivas y la atención mantenida (vigilia). Disminuye el sentido de la responsabilidad y la prudencia, y aumentan las conductas impulsivas, agresivas y descorteses.

Mitos o falsas creencias

- Las duchas frías, los ejercicios, el café, el aire fresco elimina el alcohol del organismo.
- No hay peligro si estoy por debajo del nivel legal.
- Dos personas que beban lo mismo tendrán la misma alcoholemia.
- El alcohol ingerido en la comida no se absorbe.
- Nunca daré positivo si bebo poco a poco a lo largo del día.

Sabías que el alcohol...

- No es un alimento, y no aporta calorías al organismo.
- No previene enfermedades del corazón.
- No es un estimulante. Es depresor del sistema nervioso central.
- No estimula el apetito, ni el crecimiento.

- No aumenta la potencia sexual. Al contrario suele inhibirla con facilidad.
- No sirve para combatir el frío. Puede eliminar la sensación de frío, pero no anula sus efectos sobre el organismo.
- No incrementa la lactancia materna.

2. Ref: Alcoholemia. Art. 48 Ley Nac. 24.449 – Arts. 42 y 43 Ley Prov. 13.133 – Arts. 98 y 113 Ley Prov. 13.169. Pag. 93

2. SUEÑO

El sueño es una necesidad básica para los seres humanos.



Está demostrado que dormir de manera inadecuada durante mucho tiempo puede producir graves trastornos y cambios importantes en el comportamiento. Sin duda el sueño tiene funciones importantes para nuestro cuerpo. Mientras se duerme el organismo se recupera del desgaste diario, regenera los tejidos y nuestra mente integra en la memoria la experiencia vivida para cada día.

Todo aquello que reduzca la cantidad o calidad del sueño nocturno, impidiendo la adecuada recuperación de nuestro organismo va a procurarnos una mayor somnolencia al día siguiente.

Las alteraciones más importantes producidas por la somnolencia y que afectan la conducción son las siguientes:

- Incremento del tiempo de reacción
- Menor concentración y más distracciones
- Toma de decisiones más lenta y más errores
- Alteraciones motoras
- Movimientos más automatizados
- Aparición de microsueños
- Alteración de las funciones sensoriales
- Alteraciones en la percepción
- Cambios en el comportamiento

3. FATIGA

Si realizas una tarea durante demasiado tiempo, el rendimiento empezará a disminuir y no se podrá continuar con la tarea eficazmente, del mismo modo, conducir durante muchas horas se relaciona con la siniestralidad, ya que con el tiempo las capacidades para circular con seguridad van disminuyendo gradualmente.

El factor más importante implicado en la aparición de la fatiga es conducir sin descanso durante demasiado tiempo.



Además, son muchas las variables del entorno, del vehículo y especialmente del conductor las que pueden favorecer su aparición o potenciar sus efectos.

- Lo que facilita o hace más intensa la fatiga es:
- Disminuir el número de descansos o hacerlos inadecuadamente
- La monotonía del entorno o de la propia conducción
- Cuando la conducción se vuelve incomoda (ej. si se adopta una mala postura,)
- Si el estado psicofísico del conductor no es el óptimo (posee prisa, estrés, ansiedad)

Los síntomas más notorios son los siguientes:

- Cambios de postura frecuentes
- Estiramientos
- Bostezos
- Movimientos de las manos, tales como rascarse o colocar una mano sobre la pierna

4. ESTRÉS

El estrés es un proceso psicológico normal que te permite dar respuesta a situaciones problemáticas para la que no se tiene una solución clara. Los

problemas del estrés ocurren cuando la reacción de alarma alcanza una intensidad elevada o cuando se prolonga en el tiempo más de lo necesario.

El estrés se produce cuando una persona percibe una situación como una amenaza, un desafío o algún tipo de pérdida o daño. Cada persona experimenta el estrés de distinta manera y ante situaciones diferentes.



En el proceso de estrés pueden distinguirse tres etapas:

• Reacción de alarma

En esta primera etapa el organismo moviliza una gran cantidad de energía y se adapta para poder hacer frente a la situación que ha

desencadenado el estrés.

• Fase de resistencia

El cuerpo puede mantenerse en estado de alerta durante mucho tiempo; si la situación de estrés se prolonga llegará un momento en que el organismo deberá compaginar la exigencia que representa la fuente del estrés con todas las demás funciones corporales y las actividades diarias. En esta fase la conducción puede ser peligrosa ya que puede aparecer en el conductor agresividad, competitividad, impulsividad, menor prudencia, conductas temerarias y menor tolerancia a la frustración.

• Fase de agotamiento

Si la situación que provoca el estrés continúa se sentirá un profundo agotamiento. En este momento se manifestarán muchos problemas del estrés alterándose gravemente la calidad de vida y apareciendo problemas sociales, familiares y laborales. Aparecerán graves cambios en el comportamiento y otros síntomas como alteraciones del sistema circulatorio, trastornos digestivos, dolores de cabeza intensos, trastornos del sueño, todos síntomas que sin duda afectan el modo de conducir.

Frente al estrés la mejor solución siempre será evitar conducir en la medida de lo posible y acudir a un profesional especializado. Con ello se reducirá al mínimo la duración y la intensidad del periodo de estrés y se aprenderán técnicas para evitar que se vuelva a producir en el futuro.

5. LAS DROGAS Y LOS MEDICAMENTOS

Las drogas producen efectos graves que afectan a la conducción porque crean un falso estado de seguridad, mermando considerablemente las facultades motrices y de control del individuo, creando un gran riesgo de siniestro. Las drogas en general, como inhiben en mayor medida las reacciones del sistema cerebral, producen estados de euforia, incremento del tiempo de reacción ante un imprevisto y una mala valoración del riesgo.

Los medicamentos son productos químicos farmacéuticos encaminados a resolver una patología determinada del individuo, pero no hay que olvidar que poseen efectos secundarios que debemos conocer para evitar los riesgos de la conducción.

Se estima que entre un 4% y un 8% de los hechos o siniestros de tránsito obedecen a maniobras inadecuadas que responden a un origen relacionado con la ingesta de medicamentos. Por ello, se recomienda no auto medicarse, consultar siempre al médico cuando se conduzca bajo efectos de fármacos recetados, y leer siempre el prospecto de los medicamentos.

FACTORES PSICOLOGICOS

1. PERCEPCION

Es el proceso mediante el cual los individuos organizan e interpretan sus impresiones sensoriales con el fin de darle significados a su ambiente. Sin embargo lo que se percibe puede ser diferente de la realidad objetiva.

La percepción es el acto de relacionarnos tanto con el mundo externo como con el mundo interno, es decir, con nosotros mismos. La percepción tiene un carácter plenamente subjetivo, ninguna persona percibe igual que la otra, por lo cual el concepto de lo real y verdadero es tan subjetivo como la percepción misma. Tenemos una serie de factores externos que influyen y van modelando nuestros filtros de percepción a lo largo de nuestra vida.

2. ATENCION

La atención es la concentración de la actividad mental y representa una de los mecanismos fundamentales de la conciencia. Consiste en el enfoque preferente sobre una persona, un objeto, un fenómeno o un evento, con exclusión de otro tipo de información. La atención se puede dividir o clasificar en diferentes estados según la función

que está desempeñando.

- **La atención selectiva**

Puede compararse con un filtro, el cual deja pasar o selecciona algunos estímulos. Con la atención selectiva los conductores seleccionamos los estímulos importantes para que nuestro cerebro procese esa información y después emita una respuesta.

- **La atención sostenida**

Cuando conducimos un vehículo es necesario que estemos atentos a todo lo que ocurre a nuestro alrededor. A este nivel de alerta se lo denomina atención sostenida. Tanto los elementos distractores externos como los factores internos (un problema personal) pueden dificultar la atención/acción sostenida. Cuanto más estímulos (generalmente ajenos a la conducción) queramos captar al conducir mayor será nuestra fatiga atencional; de hecho los conductores jóvenes se fatigan muchos más que los experimentados, ya que prestan atención a demasiados estímulos, muchos poco importantes.

- **La atención dividida**

Los seres humanos tienen una capacidad limitada para recibir información sensorial. En general podemos conseguir que nuestra atención se desplace de un estímulo a otro, pero es poco probable que podamos atender a más de un estímulo dentro de una misma modalidad perceptiva. Por ejemplo, cuando

queremos fijarnos a la vez en lo que nos está diciendo alguien y en algo que está en nuestro campo visual, en estos casos nuestra atención puede dividirse en las dos fuentes de información.

- Cuanto más difícil nos resulte una tarea, más recursos atencionales tendremos que emplear.

3. EMOCIONES

Durante el proceso de conducción, el conductor se sienta al volante con sus habilidades sensoriales, perceptivas y motrices y además, con un conjunto de elementos motivacionales y emocionales que influyen en el proceso de conducción.

Las emociones son estados anímicos que manifiestan una gran actividad orgánica.

Las emociones pueden agruparse en términos generales, de acuerdo a la forma que afectan nuestra conducta: si nos motivan a aproximarnos o a evitar algo.

Existen 7 categorías de emociones que motivan varias clases de conductas.

Alegría
Esperanza
Temor

Disgusto
Ira
Alegría
Aceptación

Cada una de éstas nos ayudan a adaptarnos a las demandas de nuestro ambiente aunque de diferentes maneras.

Aspectos psico-fisiológicos de las emociones:

- Las alteraciones en la circulación
- Los cambios respiratorios
- Las secreciones glandulares (sudoración, tensión muscular...)
- Alteraciones motoras (sonrisa, llanto, expresiones faciales)

El encargado de regular los aspectos fisiológicos de las emociones es el Sistema Nervioso. De este modo algunas personas con entrenamiento logran dominar estas reacciones y llegan a mostrar un autocontrol casi perfecto.

Una persona que experimenta un fuerte estado emocional de ira, ansiedad o euforia, presenta serios déficit de atención, que dificultan la ejecución de una tarea compleja, como es la conducción.

Por ejemplo, la atención o el miedo que experimenta un conductor novel, lo lleva muchas

veces a situaciones de riesgo por falta de decisión, inseguridad, etc.

3. Ref: Conducción. Impedimentos. Art. 97 Ley Prov. 13.169. Pag. 94

B FACTOR AMBIENTAL

El factor ambiental está conformado por:

VIA PUBLICA

Es el espacio incorporado al dominio público a los efectos de la circulación de personas y vehículos.

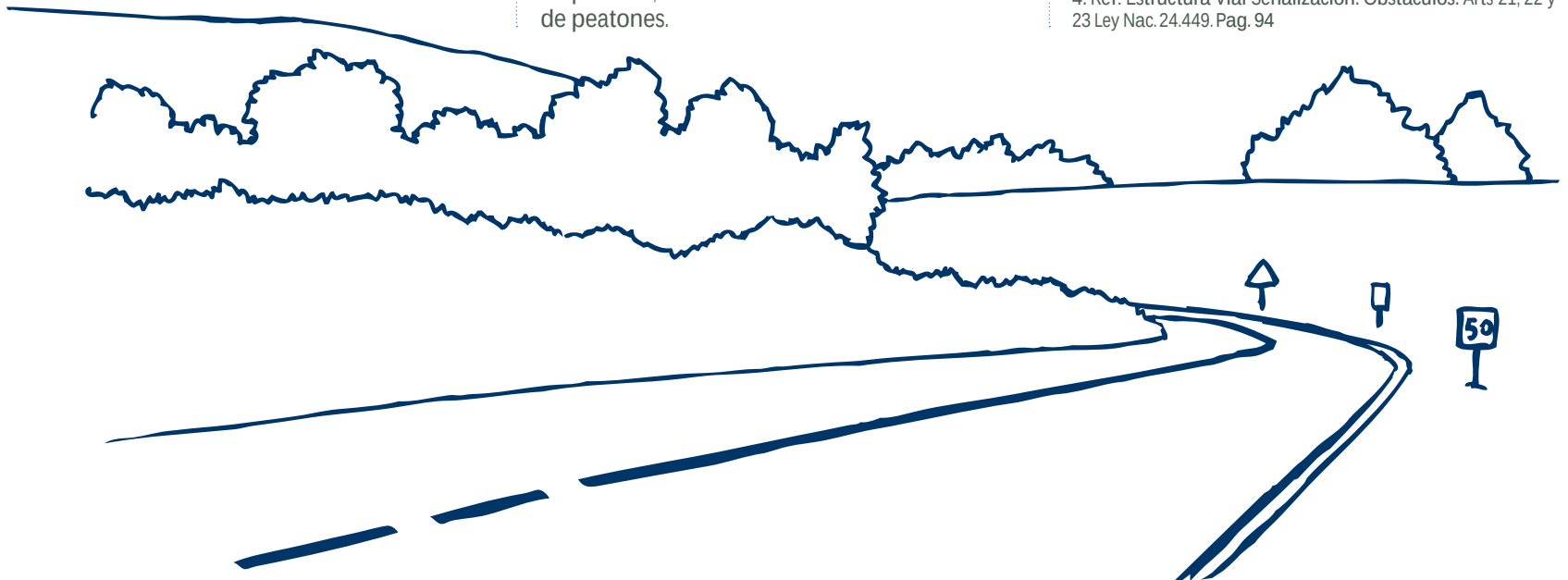
ACERA

Sector de la vía pública ubicado entre la calzada y la línea de edificación cualquiera sea su retiro con respecto al cordón de la calzada o baranda de puentes, destinado exclusivamente al tránsito de peatones.

CALZADA

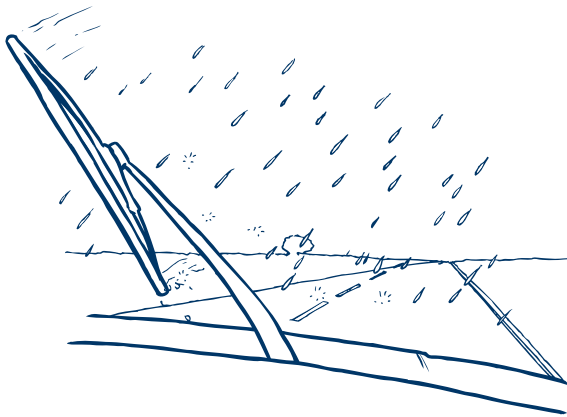
Zona de la vía pública destinada sólo a la circulación de vehículos.

4. Ref: Estructura Vial Señalización. Obstáculos. Arts 21, 22 y 23 Ley Nac. 24.449. Pag. 94



CONDICIONES ADVERSAS PARA LA CIRCULACION Y RECOMENDACIONES

1. LLUVIA



Uso de luces bajas

Si hace mal tiempo, lo primero que debes hacer es encender las luces bajas, no las de posición. Se deben encender para ser vistos con antelación por los demás. En los días de lluvia se produce un reflejo del haz de luz sobre el camino, facilitando aún más la visión de otros vehículos. De ahí que sea tan importante. Si las condiciones visuales son bajas, por ejemplo por lluvia intensa, además se pueden encender las

luces antiniebla delanteras y traseras, en función de las circunstancias. Éstas sirven para mejorar la visión de nuestro vehículo a los demás.

Pérdida de Adherencia

El asfalto mojado no es tan adherente como el seco. Cuanta más agua se acumule sobre la calzada, peor. Puede darse hasta una situación de pérdida total de control del vehículo al producirse el fenómeno de “aquaplaning” o “hidroplaneo”, cuando se forma una capa de agua entre el neumático y el camino, superior a la que el neumático es capaz de expulsar o desalojar. Con las primeras gotas ya hay que ponerse en guardia, porque la mezcla del agua con las impurezas del camino, tierra, restos de neumático forman un “barrillo” que disminuye la adherencia.

Velocidad reducida

Hay que reducir la velocidad en estas circunstancias. No hay que olvidar que a más velocidad, más incide la lluvia sobre el parabrisas y por tanto, peor es la visibilidad. Si vamos a trabajar o a cualquier compromiso, bastará con salir 10 o 15 minutos antes para compensar la diferencia de tiempo.

Distancia de frenado o de seguridad

Respecto al vehículo anterior debería ser por lo menos el doble de lo que iríamos separados en condiciones normales (es decir 4“ aprox.). La capacidad de frenada de un rodado sobre un

camino mojado es muy diferente respecto a uno seco.

Estado de los neumáticos

Los neumáticos deben estar en perfectas condiciones, con la profundidad legal de dibujo, ya que en mal estado y en condiciones de lluvia, existe la posibilidad de perder el control del vehículo en una frenada.

Maniobras imprudentes

Cruzar un buen charco es algo divertido que solemos hacer de pequeños. Hacerlo con el vehículo es una muy mala idea. Puede esconderse una piedra, un pozo o cualquier “sorpresa”, por no hablar de que si una de unas ruedas pisan asfalto y otras charco, podemos hacer un trompo, con consecuencias poco agradables.

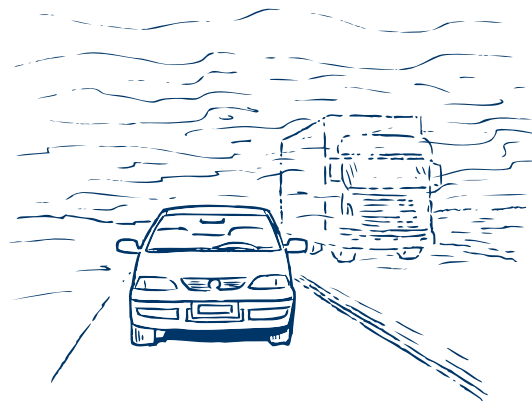
Adelantamiento o sobrepaso

Si nos vemos en la necesidad imperiosa de realizar un sobrepaso, hay que tener mucho cuidado, ya que nos podemos cruzar con un conductor negligente que no ha encendido sus luces y puede que advirtamos su presencia demasiado tarde. Por otro lado, al circular muy cerca de otro vehículo, sobre todo si es alto -como un camión, furgón, ómnibus, etc- su contorno quita parte de la lluvia que cae sobre nosotros. Al circular en paralelo para realizar un adelantamiento, caerá más agua sobre el parabrisas y nuestra visibilidad será peor. Ante la duda hay que desistir de realizar el sobrepaso.

Uso del desempañador

Es importante mantener el confort climático del rodado y usar el desempañador. Limpiar el parabrisas con las manos o trapos, aparte de no resolver el problema, puede ser fatal. Es deseable, además, conducir con ropa cómoda y dejar el abrigo o piloto en el baúl del vehículo, aunque haga falta subir la calefacción.

2. NIEBLA



La niebla son pequeñas gotas de agua en suspensión, que disminuyen notablemente la visión cuando uno conduce un vehículo. La luz, al atravesar el agua, se ve amortiguada en su paso (refracción) y, además, se producen unos reflejos o aureola de luz (reflexión) que también dificultan

la visión al incidir en las pupilas del conductor los rayos luminosos de sus propios proyectores. La humedad del ambiente hace que se condense el agua en el parabrisas, faros, etc., con lo que los problemas de visión siguen aumentando; la condensación del agua en la calzada convierte a ésta en un espejo que devuelve la luz emitida por los proyectores de los vehículos, además de una considerable disminución de la adherencia. Circular con niebla, puede ser tan peligroso como circular de noche sin luces, por lo que es recomendable no hacerlo en caso de poder preverse.

Uso de luces

Bajo estas condiciones adversas se debe circular con luces bajas encendidas. Las luces o faros antiniebla delanteros tienen la particularidad de ir situadas muy bajas, con lo que la distancia a iluminar es menor (aproximadamente la mitad que las luces bajas), consiguiendo con ello una mayor intensidad luminosa en esa zona iluminada. No deben encenderse las luces altas o de largo alcance ya que al producirse una mayor reflexión de la luz aparece el denominado “efecto espejo”. La luz de niebla trasera del vehículo solamente se utilizará en condiciones de muy baja visibilidad, pues es una luz deslumbrante, precisamente para que pueda ser vista cuando no se ven las luces de posición.

No detenerse ni usar las balizas

Mientras se conduce en estas condiciones

adversas, no debe detenerse el vehículo en la calzada o banquina, ni se deben encender las luces intermitentes o balizas.

Parabrisas

Se debe mantener el parabrisas limpio permanentemente y utilizar el sistema de desempañado del vehículo.

Pérdida de adherencia

Este fenómeno también afecta a la adherencia del vehículo en la calzada.

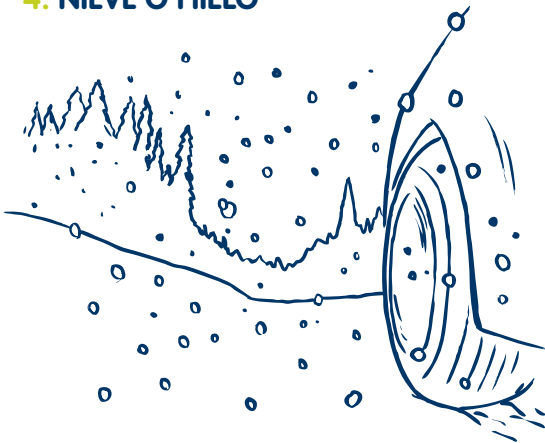
Señalización horizontal y su relación con la velocidad de circulación

Las zonas de niebla suelen estar señalizadas sobre el pavimento con una serie de tres figuras en forma de “V” invertida. Si al pasar por estas señales con el vehículo en marcha sólo se ven dos de las figuras, no se puede circular a más de 60 kilómetros por hora. Y si sólo se divisa una, hay que bajar la velocidad a 40 kilómetros por hora o menos. Estos límites son obligatorios cuando hay niebla, aunque se esté circulando por una autopista o ruta donde se permita una velocidad máxima mayor. Si la figura sólo se ve a muy corta distancia, hay que disminuir la velocidad y dejar la vía en cuanto sea seguro, pero sin detenerse en la calzada o en la banquina. En caso de que no exista la señalización en el pavimento, si aparece niebla hay que circular a una velocidad precautoria.

3. ALBA O CREPUSCULO

El encandilamiento solar suele reducir la capacidad de visibilidad, para ello se debe disminuir la velocidad y se recomienda el uso de parosoles.

4. NIEVE O HIELO



Antes de iniciar un viaje deberá consultar:

- El parte oficial actualizado del estado de las rutas de su interés en puestos de control, gendarmería nacional y/o vialidades.
- El estado del clima y el pronóstico.
- Verifique el estado de su vehículo en especial sistemas de frenos, luces y calefacción.

En zona de hielo o nieve se recomienda:

- Evitar viajar mientras está nevando. Si lo hace que sea en casos de extrema necesidad.
- Evitar viajar de noche.
- Evitar viajar solo.

Al conducir se debe:

- Llevar las luces bajas encendidas.
- No acelerar ni frenar con violencia, se recomienda el uso de la caja de cambios.
- Recordar que en zonas de sombras el hielo se mantiene.
- Conservar la distancia de frenado del vehículo que lo precede, ésta debe ser considerablemente mayor que en condiciones normales.
- Evitar detener el vehículo en pendiente, puentes, curvas o lugares de poca visibilidad.
- Recordar que en pendientes tienen prioridad los vehículos que van ascendiendo.
- Respetar y dar prioridad a los equipos y personal que está desarrollando tareas de mantenimiento invernal.
- No detener sobre la calzada,

En caso de quedar detenido en la ruta por la nieve o hielo:

- Permanezca en el vehículo, es el lugar más seguro.

- Mantenga el vehículo cerrado pero con ventilación para renovación del aire.
- Procure mantener el techo limpio de nieve.
- Controle que el escape no esté tapado por la nieve.
- Encienda el motor en intervalos para mantener la temperatura en su interior.

Transportistas:

Por Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, las cadenas con púas o ruedas con clavos son de uso obligatorio cuando la autoridad competente lo exija; en caso de carecer de dicho elemento se podrá prohibir continuar su viaje.

Para colocar cadenas, busque un lugar horizontal, coloque el freno de mano al vehículo y déjelo en cambio; recordar que esto no asegura que el mismo no se desplace. Revise el ajuste periódico de las cadenas.

Colocación de cadenas:

Camión tipo chasis con acoplado y semiremolque.

- Colocando al menos una cadena en la rueda izquierda, se mejora la maniobrabilidad del vehículo.
- Es obligatorio en todas las ruedas tractoras.
- Colocando al menos una cadena en la rueda izquierda, disminuye el efecto de “coleo” del

vehículo.

Vehículos 4x4:

- Es obligatorio su uso en todas las ruedas tractoras, traseras o delanteras según el modelo.
- Si el vehículo es tracción trasera, si se colocan además cadenas en el tren delantero, mejorará la maniobrabilidad.

El vehículo:

- Mantener el tanque de combustible lleno, aún en salidas cortas.
- Utilizar líquido anticongelante en el sistema de enfriamiento del motor y limpiaparabrisas.
- Circular con cadenas para hielo y nieve en casos de necesidad.
- En unidades livianas pueden usarse neumáticos con clavos.

No olvidar llevar:

Cuarta o lanza para remolque – Sogas –Frazadas- Linterna – Herramientas- Pala chica- Cable de arranque- Un paño de color para colocar como bandera indicadora.

Levantar los cristales para evitar que ingresen corrientes de aire y así disminuir el efecto remolino.

Velocidad adecuada

Disminuir la velocidad según sea la fuerza del viento. Al reducirse esta velocidad y circular más despacio, el propio peso del vehículo permitirá que éste se asiente y se agarre más al suelo.

Dirección adecuada

Corregir las desviaciones para mantener la trayectoria del vehículo. Se conseguirá, sujetando con firmeza el volante pero sin rigidez, tirando de él contra el viento.

Cuando el viento es a ráfagas, el problema se agrava. Tal ocurre cuando la vía por la que se circula presenta, en su entorno, taludes, barrancas, montañas, árboles, etc., que cortan o aminoran la acción del viento, y puentes o espacios por donde el viento pasa con más fuerza. Este repentino desvío puede tener graves consecuencias si el conductor no está atento y se deja sorprender.

En estos casos, es importante que el conductor observe los indicios que le puedan advertir de la situación, tales como la inclinación y movimientos de los árboles, la trayectoria de los demás vehículos, etc.

Adelantamiento o sobrepaso

Idénticas precauciones han de adoptarse en los

adelantamientos (especialmente al adelantar a camiones y autobuses) y en los cruces con otros vehículos (que circulen en sentido contrario). En ambos casos se deberá tener especial cuidado con la distancia de separación lateral. Para los conductores de motovehículos se debe tener mayor atención en las maniobras de adelantamiento y sobrepaso de otros vehículos.

Otros aspectos a considerar

Otros aspectos relacionados con el correcto comportamiento a tener en cuenta, para adaptar la conducción y circulación del vehículo a esa condición ambiental:

- Prever posibles acciones que el viento puede ocasionar y que tal vez sorprendan al conductor (desprendimientos de tierras, piedras, árboles etc.).
- Si se circula arrastrando un remolque o acoplado, se deberá aún más reducir la velocidad, para ganar en estabilidad y seguridad.
- Con tiempo seco el viento arrastra polvo y partículas en suspensión pudiéndose formar una especie de nube que dificulta la visibilidad. Si fuera necesario, el conductor debería de accionar el limpiaparabrisas y lavaparabrisas para que de esta forma mejore la visibilidad.

5. Ref: Prohibiciones. Art. 48 inc. "u," Decreto PEN 779/95. Pag. 95

5. VIENTOS LATERALES FUERTES

Vidrios de seguridad:

SEÑALIZACION

Todas estas señales, nos brindan una valiosa información acerca del camino, las reglas de circulación y de convivencia entre los usuarios, permisos y prohibiciones que nos posibilitan circular con fluidez y seguridad. Conocerlas y respetarlas protege nuestra vida y la de los demás.

Las señales se clasifican en:

Señales verticales luminosas o no luminosas, las luminosas pueden ser reglamentarias, preventivas, informativas y transitorias.

Las señales horizontales son las demarcadas en la calzada y pueden ser líneas longitudinales o marcas transversales

Señales manuales y señales acústicas.

1. SEÑALES VERTICALES

Son las señales de regulación del tránsito, destinadas en su gran mayoría a los conductores de los vehículos, colocadas al costado de la vía o elevadas sobre la calzada (aéreas).



A. REGLAMENTARIAS

Son las que transmiten órdenes de carácter obligatorio en el lugar para el cual están destinadas.

Pueden ser de:

- **Prohibición:** son de fondo blanco con un círculo rojo perimetral y una banda roja cruzada. En el centro se ubica la figura de color negro que simboliza la naturaleza de la prohibición.

- **Restricción:** tiene un círculo de color rojo, con un círculo negro sobre un fondo blanco o símbolo blanco sobre fondo azul. Indican límites a la circulación en velocidades, pesos, dimensiones y límites de uso en los estacionamientos y carriles exclusivos.
- **Prioridad:** tienen diferentes formas y colores. Son las que refuerzan o cambian la prioridad de paso en encrucijadas o tramos del camino.
- **Fin de prescripción:** un círculo de fondo blanco es atravesado por una banda perpendicular a la de prohibición, del mismo espesor y de color gris (líneas negras y blancas alternadas) o rojo (para las de imposición).

B. PREVENTIVAS O DE ADVERTENCIA

Advierten acerca de la proximidad de una variación en el camino de un hecho que puede resultar peligroso a la circulación y requiere especial atención y adecuación a la conducción.

Tienen diferentes formas y colores según el mensaje:

- Romboidales amarillas con un círculo negro y un dibujo en su centro.
- Triangulares blancas con un círculo rojo.
- Formas especiales (Cruz de San Andrés, por ej.).

C. INFORMATIVAS

Tal como lo indica su nombre, este tipo de señales sirven para brindar información acerca de servicios,

lugares, tipos de ruta, distancias y cualquier otro dato de utilidad para el usuario de la vía.

En general, son rectangulares, de dimensión variable, pintadas de azul para información sobre servicios e instituciones; o verdes para destinos e itinerarios. Algunas veces son circulares con fondo azul y símbolos blancos.

D. TRANSITORIAS

Señalizan la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento de la vía o zonas aledañas y su función principal es permitir el desplazamiento de vehículos y personas, evitando el riesgo de siniestros y demoras. Suelen estar compuestas por carteles con dibujos o leyendas, luces, cintas u otros materiales reflectivos, siendo similares a las señales verticales y horizontales en sus distintos tipos.

2. SEÑALES HORIZONTALES

Son marcas o demarcaciones pintadas, en forma de líneas, leyendas, números o símbolos, sobre la calzada. Regular, ordenan, encauzan la circulación, advierten circunstancias especiales, tales como isletas de tránsito u obstrucciones que deben ser pasadas, o indican zonas prohibidas.

Son blancas o amarillas, aunque a veces se utilizan tachas y separadores de tránsito. El material debe ser antideslizante, resistente y de un espesor

no mayor a CINCO MILIMETROS (5 mm), con excepción de las tachas y separadores de tránsito.

A. LINEAS LONGITUDINALES

Pintadas a lo largo de la calzada, pueden ser:

Continuas: independientemente del color, amarillo o blanco, indican que no debe ser traspasada ni se puede circular sobre ellas. Pueden estar dividiendo los carriles de circulación, pero también marcando el borde de la calzada.

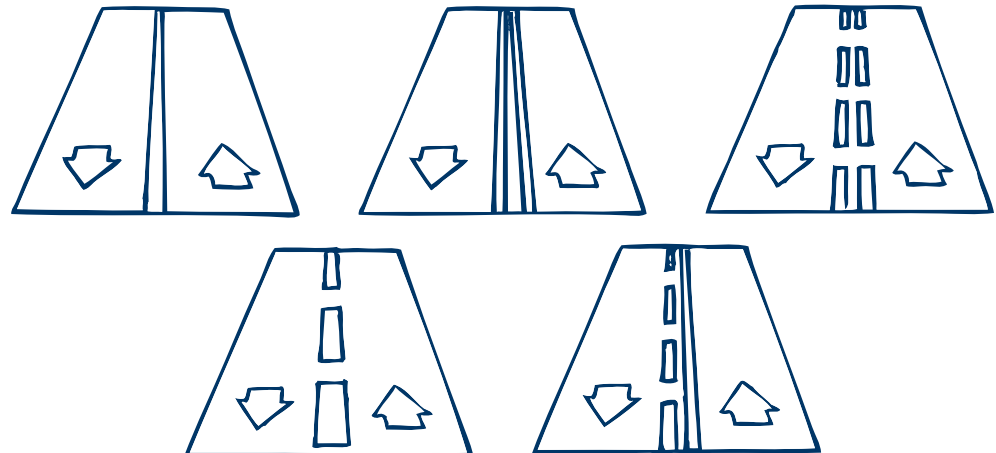
Continuas dobles: de color amarillo, dividen las corrientes de circulación en calzadas de doble sentido, reforzando la prohibición de circular sobre ellas y la necesidad de guardar una separación mínima entre ambos sentidos.

Discontinuas: indican los carriles o zonas de circulación.

Continuas y discontinuas paralelas: indican la autorización de traspasar en el sentido de la línea discontinua a la continua y la prohibición de hacerlo en el sentido inverso. Es decir, si circula junto a la línea continua no puede sobrepasar, en cambio sí podrá hacerlo cuando circula del lado de la discontinua.

B. MARCAS TRANSVERSALES

Líneas de detención: indican la obligación de detener el vehículo antes de ser transpuestas por indicación de la autoridad, señalización luminosa o vertical, cruce de peatones o ferroviario, o en caso de hallarse ocupada la bocacalle.



- **Sendas peatonales:** indican la zona reservada para que el peatón cruce la calzada, lugar en el cual tiene prioridad de paso respecto de los vehículos salvo indicación en contrario del semáforo o autoridad competente. Los vehículos no pueden detenerse o estacionar sobre ellas nunca, ni aún por circunstancias del tránsito. Pueden estar delimitadas por dos líneas paralelas blancas de trazo continuo o discontinuo, transversales a la vía o por numerosas franjas blancas paralelas al sentido de circulación (cebrado).
- **Sendas para ciclistas:** similares a la anterior, prohíben a los demás vehículos circular sobre ellas y estos últimos deben dar prioridad de paso a los ciclistas cuando la atraviesan para ingresar, salir o cruzar la vía.
- **Líneas para reducir la velocidad:** inducen a los conductores a reducir la velocidad por medio de una sucesión de líneas transversales blancas continuas.
- **Marcas especiales**
- **Marcas canalizadoras o isletas:** suelen estar marcadas como una sucesión de líneas amarillas o blancas oblicuas al sentido de circulación, paralelas entre sí o en V. Advierten sobre la presencia de obstáculos y ordenan el paso por los lados de los mismos.
- **Flechas simples, curvas o combinadas:** indican el sentido que deben seguir quienes circulan dentro del carril en que se encuentra

la misma, salvo la combinada que informa las dos posibilidades del carril, continuar o girar.

- **Inscripción de palabras o signos:** inscripciones en el pavimento que indican diversas restricciones y acciones.
- **Indicadores para niebla:** una serie sucesiva de figuras en forma de cabeza de flecha (V invertida), que sirve de guía para circular en zonas con peligro de bancos de niebla. Si al circular sobre una figura se ven sólo dos signos, no se podrán superar los 60 Km/h. Cuando se visualiza una figura no se debe superar los 40 Km/h y si el signo se percibe a muy corta distancia o no se lo ve, se debe reducir la velocidad y dejar la vía en forma segura, deteniéndose fuera de la calzada y la banquina.
- **Cordones pintados:** el cordón, definido como elevación sólida al borde de la calzada que la separa de la acera y forma parte de ésta, puede estar pintado de color rojo o amarillo, por orden de la autoridad local. El color amarillo prohíbe estacionar al costado del cordón, pudiendo efectuarse detenciones para ascenso y descenso de pasajeros o carga.
- **Tachas:** estas son elementos de señalización reflectivos o no, con relieve, que se fijan al pavimento y refuerzan otras marcas. El color rojo indica contramano o prohibición de acceso.
- **Delineadores:** son conos, postes, aletas, retrorreflectivos de colores blanco, amarillo, rojo o naranja y que canalizan o guían el tránsito

para destacar cambios en la vía.

3. SEÑALES LUMINOSAS

Son las que tienen luz propia, continua o intermitente, destinadas a encauzar y regular la circulación, a transmitir órdenes o prohibiciones que modifican las reglas generales, o advertir determinadas circunstancias por medio de colores, flechas o figuras específicas..



Estas señales están controladas por dispositivos manuales o automáticos de tecnología mecánica o electrónica.

A. EL SEMAFORO:

Este dispositivo tiene fundamental importancia ya que dispone el derecho de paso para vehículos y peatones que confluyen en un determinado punto de la vía o advierte peligros en la circulación.

El semáforo vehicular cuenta con tres luces, a saber:

- **Rojo:** indica “alto,” es decir, hay que detenerse antes de la línea de detención o la senda peatonal.
- **Amarillo:** indica que hay que detenerse si se estima que no se alcanzará a traspasar la encrucijada, antes de la roja, o despejar el cruce de inmediato.
- **Verde:** indica a su frente, avanzar. Pero es necesario no iniciar la marcha hasta tanto la encrucijada se encuentre despejada, es decir, hasta estar seguro de no quedar detenido en el medio obstruyendo la circulación de la calzada que cruza.
- **Amarillo intermitente:** indica cruce riesgoso, por lo que se debe circular con precaución.
- **Rojo intermitente:** indica cruce peligroso, detener la marcha y sólo reiniciarla cuando se ha comprobado que no hay peligro alguno.

- **Señales rojas intermitentes frente al paso ferroviario:** son dos, puestas una junto a la otra, que se encienden alternadamente. Indican que el tren se aproxima o que está pasando, el cual tiene prioridad de paso, por lo que los vehículos o peatones no deben avanzar sobre el paso a nivel.

B. FLECHAS DIRECCIONALES (vehicular)

Pueden ser de dos colores:

- **Verde horizontal:** autoriza a girar en la dirección que señala, izquierda o derecha.
- **Verde vertical hacia arriba:** indica seguir de frente (exclusivamente).
- **Rojo horizontal:** prohíbe girar.

C. SEMÁFORO PEATONAL:

Colocado frente a la senda peatonal, dispone cuándo el peatón puede cruzar, por medio de dos luces:

- **Blanco o verde:** puede cruzar, aunque siempre es recomendable asegurarse antes de que los vehículos se hayan detenido completamente.
- **Anaranjado:** prohíbe cruzar.
- **Anaranjado intermitente:** prohíbe el cruce del peatón, es decir que “nunca” se debe comenzar a cruzar, en cambio, con luz blanca o verde, puede completar el cruce.

4. SEÑALES MANUALES



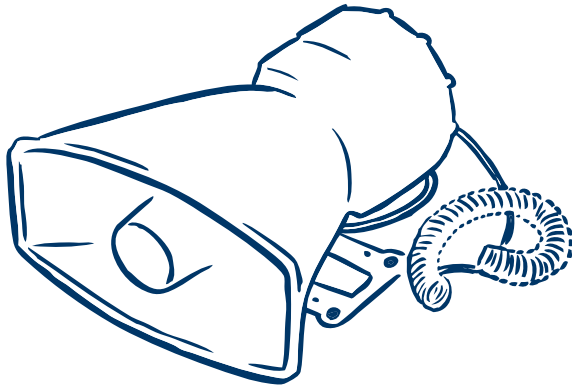
Del policía, agente o inspector de tránsito:

El ordenamiento y regulación del tránsito se encuentra, muchas veces, a cargo de un agente de tránsito quien, a su vez, es una autoridad de aplicación de la ley. Es decir, controla el cumplimiento de las normas y señales de tránsito y tiene facultades para sancionar a quienes no las cumplen.

Cuando un agente está dirigiendo la circulación se transforma en la autoridad máxima en este sentido; por ello sus indicaciones han de ser respetadas por encima de lo que disponga la

señalización existente. El agente transmite sus órdenes por medio de ademanes y cambios de posición. Conocer el significado de sus gestos es fundamental para no sufrir accidentes ni recibir sanciones.

4. SEÑALES ACUSTICAS



- **Sirenas:** pueden ser utilizadas por vehículos de servicios públicos tales como bomberos, policía, ambulancias; en situaciones de emergencia, indican a los demás vehículos la obligación de ceder el paso tanto en intersecciones como en circulación por la misma vía. Pueden acompañarse o no de luces intermitentes o rotativas (señales fonoluminosas).

- **Campanilla en cruce ferroviario:** acompañada o no por las luces rojas intermitentes, cumplen la función de aviso del paso del tren, el cual tiene prioridad de paso, por lo que los vehículos o peatones no deben avanzar.
- **Bocina:** es un recurso útil para advertir a otro usuario y evitar un siniestro. No debe usarse si no es absolutamente necesario, ni para otros fines, como apurar a otro conductor, etc.

6. Ref: Señalización. Prioridad Normativa. Prohibiciones: Art. 22 y Anexo L Decreto PEN 779/95 – Arts 36 y 48 Ley Nac. 24.449. Art. 78 Ley Prov. 13.169. Pag.95

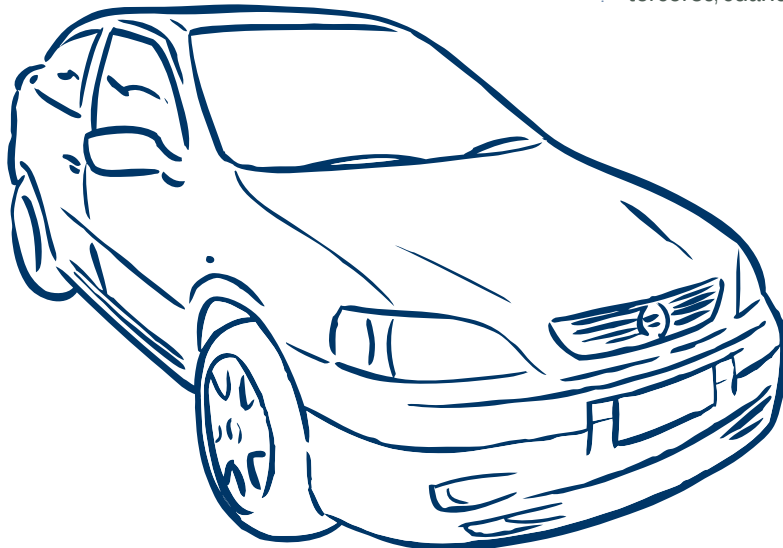
C FACTOR VEHICULAR

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

Entre los elementos de seguridad del vehículo podemos distinguir dos tipos, los de seguridad activa y los de seguridad pasiva.

De seguridad activa son todos los sistemas de seguridad del vehículo que pueden contribuir a evitar que se produzca un accidente.

Seguridad pasiva se refiere a todos aquellos elementos, dispositivos o sistemas que incorpora con el fin de evitar o reducir al mínimo las consecuencias sobre los ocupantes o sobre terceros, cuando el accidente ya se ha producido.



1. ELEMENTOS DE SEGURIDAD ACTIVA

LUCES

Las luces son especialmente importantes en condiciones de poca visibilidad como la conducción nocturna, en condiciones de niebla o a la puesta de sol. En caso de deslumbramiento se debe girar la cabeza suavemente hacia el borde derecho de la calzada y guiñar el ojo izquierdo para compensar el deslumbramiento. Disminuir la velocidad y en caso de ser necesario detener el vehículo, siempre con la máxima precaución.

RUEDAS

De las ruedas dependen aspectos importantes como el frenado y la dirección. Por ello necesitan una atención permanente y adecuada ya que es frecuente que sufran deformaciones y desgastes en periodos de tiempo relativamente reducidos. Las ruedas se componen de dos partes básicas: La llanta y el neumático. La llanta sirve de soporte al neumático, que será específico para aquella y para la configuración del vehículo. Las llantas pueden ser de acero o de aluminio. Elegir llantas adecuadas no es tarea fácil ya que hay varios factores que considerar; nunca se deben reemplazar las llantas viejas por otras más pequeñas que las originales. Todas las llantas del vehículo deben tener las mismas características.

Los neumáticos se fabrican de caucho, que

tras su tratamiento cuenta con las propiedades suficientes para defenderse de los efectos del agua o de diferentes ácidos.

Los neumáticos deben transmitir la potencia del vehículo al suelo, soportando grandes esfuerzos de tracción. Permitir frenar en pocos metros en todo tipo de condiciones del pavimento (mojado, seco). Protegen el vehículo y la comodidad de los pasajeros, para ello han de ser blandos para absorber parte de las irregularidades de la calzada. Los neumáticos mantienen el vehículo en la trayectoria correcta a través de la dirección, reduciendo al mínimo el llamado efecto deriva que se produce al deformarse lateralmente el neumático cuando se efectúa un giro. Los neumáticos deben ser reemplazados cuando se desgasta el dibujo, cuando hay un deterioro en su banda de rodadura, grietas, bultos, cortes, pellizcos y por la caducidad del neumático.

SUSPENSION

Los elementos de suspensión son los encargados de mantener el contacto entre los neumáticos y el suelo. Su principal misión consiste en controlar la estabilidad del conjunto, cualquiera sea el estado de la vía y las condiciones sobre las que se circule.

Un buen sistema de suspensión debe absorber las irregularidades del asfalto, manteniendo el vehículo en la trayectoria deseada por el

conductor y proporcionando un nivel aceptable de confort a sus ocupantes.

FRENOS

Los frenos son los que permiten detener el vehículo al transformar la energía cinética acumulada con el movimiento en calor. Para frenar con eficacia también hay que utilizar el embrague, aunque no se debe accionar hasta que el vehículo se encuentre prácticamente detenido para poder aprovechar el freno motor.

ABS -SISTEMA ANTIBLOQUEO

El ABS regula de modo automático la intensidad de la frenada, con independencia de la presión que se ejerza sobre el pedal del freno.

Sirve para evitar el bloqueo en frenadas en línea recta y mantener la direccionalidad, y para evitar un obstáculo o en una curva, incluso con el freno pisado a fondo.

DIRECCION

Mientras que el motor sirve para dar al vehículo la capacidad del movimiento, la dirección permite gobernarlo adecuadamente, esquivando las irregularidades que pueda haber en el trazado de la vía.

La dirección asistida facilita el giro del volante, lo que permite dirigirlo con mayor comodidad y eficacia.

2. ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA

EL CHASIS Y LA CARROCERIA

El chasis es la estructura situada bajo la carrocería del vehículo, y cumple funciones muy importantes en caso de impacto; absorbe la energía que se libera en el choque y protege a los ocupantes de agresiones externas.

Los automóviles modernos están diseñados para deformarse lo máximo posible, las distintas partes de la estructura están conectadas entre sí para que se transmitan el movimiento de unas a otras.

La carrocería también cumple funciones importantes para proteger a los ocupantes, debe ser lo menos lesiva en caso de impacto con otro vehículo o con un peatón, por eso es que no se puede hacer cambios en ella, porque podría suponer un grave riesgo para un peatón en caso de atropello.

CINTURON DE SEGURIDAD

- El cinturón es el elemento más importante para la seguridad pasiva porque es el freno del cuerpo en caso de impacto, tanto para el conductor como para el resto de los pasajeros. Del mismo modo que el vehículo posee estructuras deformables para perder su energía cinética en caso de impacto, los ocupantes disponen del cinturón para perder la suya.

- El cinturón de seguridad evita que el cuerpo se desplace excesivamente en caso de impacto frontal y choque contra el volante, el parabrisas o los asientos delanteros.

Normas a tener en cuenta para el uso correcto del cinturón

- Debes llevar el cinturón bien ceñido al cuerpo.
- No se debe poner nada debajo del cinturón
- Comprobar, una vez abrochado, que no esté enganchado o enrollado en alguna parte de su recorrido porque puede ser peligroso y además pierde eficacia.
- Se debe pasar la parte superior de la cinta por la clavícula, entre el cuello y el hombro, nunca por el cuello, porque podría causar lesiones graves en caso de accidente.
- Se debe colocar el asiento casi en ángulo recto, nunca demasiado inclinado, ya que esta posición favorece la aparición del efecto submarino o facilita que el cinturón produzca un estrangulamiento en caso de accidente.
- Se debe cambiar el cinturón cuando se sufra un golpe, porque el trenzado del mismo habrá perdido su eficacia e incluso puede haber roturas en los sistemas de anclaje.

EL AIRBAG O LA BOLSA DE AIRE

El airbag es el elemento de seguridad pasiva más actual, el airbag, que complementa al cinturón 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 tipo de impacto.

El airbag sirve para absorber parte de la energía cinética del cuerpo, frenando suavemente el movimiento de los pasajeros, sirve para evitar un impacto contra elementos interiores del vehículo (volante, parabrisas); también sirve para reducir el riesgo de heridas producidas por fragmentos de cristal, sobre todo en cara y ojos, y para disminuir el movimiento de la cabeza y con ello el riesgo de lesiones cervicales.

Los sistemas del airbag pueden variar pero en general para que se dispare el airbag es necesario que unos sensores especiales detecten una deceleración muy fuerte.

En ese momento se envía una señal eléctrica al sistema del airbag, que provoca una explosión en una carga pirotécnica, y ésta hace que se libere un gas que infla la bolsa.

Según si el accidente es frontal, lateral, por alcance o vuelco, se inflan de manera selectiva los airbag que sean convenientes y no necesariamente todos a la vez.

REPOSACABEZAS O APOYACABEZAS

El reposacabezas no es un elemento de confort, sino de seguridad pasiva que bien colocado evita

el efecto látigo y minimiza las lesiones cervicales. Un reposacabezas cumple con su misión si detiene el movimiento de la cabeza sin causar daño. Para ello debe estar a la altura idónea con el fin de cortar cuanto antes el arco que describe el movimiento de la cabeza hacia atrás.

La colocación correcta es:

Altura: el borde superior debe estar entre el borde superior de la cabeza y a la altura de los ojos.

Distancia: la separación entre la cabeza y el reposacabezas no debe ser superior a 4 cm.

LOS ASIENTOS

Los asientos también son un elemento importante cuando se produce un accidente. Su función es la de sujetar a los pasajeros, protegerlos en caso de accidente. Los asientos delanteros protegen a sus ocupantes del impacto de las personas de las plazas posteriores en el momento en el que el choque se produce. Por ello es fundamental que no se altere ninguna característica original de los asientos, pues con ello se pueden agravar las consecuencias de un accidente o contribuir a una mayor fatiga cuando se realiza un viaje largo.

7. Ref: Condiciones de Seguridad. Requisitos de los automotores. Arts. 28, 29, 30, 31, 32 y 33 Ley Nac. 24.449. Arts. 28, 29, 30 y 31 Decreto PEN 779/95 - Art. 81 y 83 inc. "17" Ley Prov. 13.169. Pag. 96

8. Ref: Revisión Técnica Obligatoria. Art. 34 Ley Nac. 24.449 - Art. 34 Decreto PEN 779/95 - Art. 45 Ley Prov. 13.133.- Arts. 1, 3, 5 y 11 Decreto Prov. 869/09. Pag. 104

NORMAS GENERALES DE CIRCULACION

1. REQUISITOS PARA CIRCULAR

(art. 40 Ley N° 779/95 y Decreto PEN 779/95)

Para poder circular con automotores 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;

C. Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia;

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

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.

2. REQUISITOS PARA CIRCULAR CON BICICLETAS

(art. 40 bis Ley N° 24.449 y Decreto PEN 779/95)

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 que 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.

Los conductores y acompañantes de rodados comprendidos en las categorías técnicas L.1, L.2, L.3, L.4, y L.5, cuatriciclos y bicicletas, deberán circular con casco reglamentario y chaleco o bandolera reflectante. Su incumplimiento será considerado falta grave. (Ley Prov. N° 13.133. Art. 46)

9. Ref: Requisitos para circular. Art. 40 Decreto PEN 779/95. Pag. 106

3. PROHIBICIONES

10. Ref: Prohibiciones. Art. 48 Ley N° 24.449.- Art. 48 Decreto PEN 779/95. Pag. 107

4. VELOCIDADES

La velocidad excesiva o inadecuada es, junto con las distracciones y el alcohol, una de las principales causas de accidentes de tránsito. La probabilidad de morir o sufrir lesiones graves permanentes es mucho mayor en un accidente con velocidad inadecuada que en otro con una velocidad más moderada. La explicación de este hecho la encontramos en las leyes de la física, un vehículo en movimiento acumula una energía denominada cinética, esta energía aumenta en función del peso y de la velocidad del vehículo.

Unos pocos km/h de más representan una gran cantidad de energía extra acumulada, cuando la velocidad se multiplica por dos la energía cinética se multiplica por cuatro, si la velocidad se multiplica por tres, la energía cinética será nueve veces mayor.

5. EFECTOS NEGATIVOS DE LA VELOCIDAD SOBRE EL CONDUCTOR

La velocidad afecta la percepción visual, a medida que aumenta la velocidad disminuye la amplitud del campo visual útil, este es el efecto túnel que impide apreciar cualquier peligro alrededor.

Cuanto mayor sea la velocidad menor será la capacidad para poder ver y analizar lo que ocurre alrededor. Y por lo tanto para poder reaccionar a tiempo y con seguridad.

La ley establece una “Velocidad precautoria”: “El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así, deberá abandonar la vía o detener la marcha. El desarrollo de velocidades superiores o inferiores a las establecidas, significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas y, en caso de accidentes, la máxima responsabilidad recaerá sobre él.

Sin perjuicio de lo antes mencionado, la ley establece límites de velocidades para cada tipo de vehículo y según la vía en la que se circule:

11. Ref: Velocidades. Art. 51 y 52 Ley Nac. 24.449.- Art. 102 Ley Provincial 13.169. Pag. 110

6. PRIORIDADES DE PASO

(art. 41 Ley Nac. N° 24.449 y Decreto PEN N° 779/95)

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:

- Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada;
- Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel;
- Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía;
- 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 descende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.

12. Ref: Prioridades. Art. 41 Decreto PEN 779/95.- Arts 85 y 86 Ley Prov. 13.169. Pag. 110

7. GIROS Y ROTONDAS

(art. 43 Ley Nac. N° 24.449 y Decreto PEN N° 779/95)

Para realizar un giro, debe respetarse la señalización y observar las siguientes reglas:

- Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada.
- Circular desde treinta metros (30 m.) antes por el costado más próximo al giro a efectuar.
- Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada.
- Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista.
- Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.

En las rotondas, la señal de giro debe encenderse antes de la mitad de cuadra previo al cruce;

- En caso de estar habilitados por la señalización horizontal o vertical, más de un carril de giro, la maniobra no debe interferir la trayectoria de los demás vehículos que giren por la rotonda;
- Si por el costado derecho o carril especial circulan vehículos de tracción a sangre

(bicicletas, triciclos, etc.) y conservan su dirección, los vehículos que giren, deben efectuar la maniobra por detrás de ellos.

13. Ref: Giros y Rotondas. Art. 89 Ley Prov. 13.169. Pag. 111

8. VIAS SEMAFORIZADAS

(art. 44 Ley Nac. N° 24.449 y Decreto PEN N° 779/95)

En las vías reguladas por semáforos los vehículos deben:

- Con luz verde a su frente, avanzar.
- Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.
- Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja.
- Con luz intermitente amarilla, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuar el mismo con precaución.
- Con luz intermitente roja, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y sólo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno.
- En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo.

Los peatones deberán cruzar la calzada cuando:

- Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante;
- Sólo exista semáforo vehicular y el mismo de paso a los vehículos que circulan en su misma dirección;
- No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido. No deben cruzar con luz roja o amarilla a su frente;
- No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada;
- La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía;
- 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.
- En vías de doble mano, no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.
- Aún con luz verde, los vehículos no deben iniciar la marcha hasta tanto la encrucijada se encuentre despejada y haya espacio del otro lado de ella, suficiente como para evitar su bloqueo.

14. Ref: Vías Semaforizadas. Art. 90 Ley Prov. 13.169. Pag. 111

9. VIAS MULTICARRILES

(art. 45 Ley Nac. N° 24.449 y Decreto PEN N° 779/95)

- En las vías con más de dos carriles por mano,

sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

- Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible;
- Se debe circular permaneciendo en un mismo carril y por el centro de éste.
- Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril;
- Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril;
- Los vehículos de pasajeros y de carga, salvo automóviles y camionetas, deben circular únicamente por el carril derecho, utilizando el carril inmediato de su izquierda para sobrepasos;
- Los vehículos de tracción a sangre, cuando les está permitido circular y no tuvieren carril exclusivo, deben hacerlo por el derecho únicamente;
- Todo vehículo al que le haya advertido el que lo sigue su intención de sobrepaso, se debe desplazar hacia el carril inmediato a la derecha. La advertencia sobre cambio de carril, mediante la luz de giro, se realizará con una antelación mínima de cinco segundos (5").

10. ADELANTAMIENTO

(art. 42 Ley Nac. N° 24.449 y Decreto PEN N° 779/95)

Para realizar maniobras de adelantamiento y sobrepaso, se deben seguir las siguientes pautas:

- Realizarse por carriles ubicados a la izquierda del vehículo a rebasar y en sectores donde la visibilidad no se vea perturbada por ningún factor, asegurando la maniobra con la señalización anticipatoria debida.
- Excepcionalmente, se puede adelantar o sobrepasar por la derecha cuando el vehículo que lo precede indique claramente su intención de girar o detenerse a su izquierda, o cuando en un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

Pautas para la realización de adelantamientos y sobrepasos:

- 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.
- 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;
- 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;

- 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;
- 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;
- 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;
- Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente;
- Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:
 - El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;
 - En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

No puede comenzarse el adelantamiento de un vehículo que previamente ha indicado su intención de hacer lo mismo mediante la señal pertinente. Cuando varios vehículos marchen encolumnados, la prioridad para adelantarse

corresponde al que circula inmediatamente detrás del primero, los restantes deberán hacerlo conforme su orden de marcha.

16. Ref: Adelantamiento. Art.88 Ley Prov. 13.169. Pag. 111

11. AUTOPISTAS

(art. 46 Ley Nac. N° 24.449 y Decreto PEN N° 779/95)

En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarril, rigen las siguientes reglas:

A. El carril extremo izquierdo se utilizará para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y a maniobras de adelantamiento.

B. No pueden circular peatones, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial.

C. No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en las dársenas construidas al efecto si las hubiere.

D. Los vehículos remolcados por causa de accidente, desperfecto mecánico, etc., deben abandonar la vía en la primera salida.

En semiautopistas son de aplicación los incisos b), c) y d). En el ingreso a una autopista debe cederse el paso a quienes circulan por ella.

17. Ref: Autopistas y semiautopistas. Art.95 Ley Prov. 13.169. Pag. 111

12. USO DE LAS LUCES

(art. 47 Ley Nac. N° 24.449 y Decreto PEN N° 779/95)

En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31 y 32 de la Ley Nacional N° 24.449, y encender sus luces observando las siguientes reglas:

A. Luces bajas: mientras el vehículo transite por rutas, las luces bajas 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 de posición y de chapa patente: deben permanecer siempre encendidas.

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, en la forma y plazos que establezca la reglamentación, los fabricantes e importadores deberán incorporar a los vehículos un dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas en el instante en que el motor del mismo sea puesto en marcha.

I. En todos los vehículos que se encuentren en uso, se deberá, en la forma y plazo que establezca la reglamentación, incorporar el dispositivo referido en el inciso anterior.

Durante la circulación nocturna deben mantenerse limpios los elementos externos de iluminación del vehículo.

Sólo podrán utilizarse las luces interiores cuando no incidan directamente en la visión del conductor.

El cambio de luz alta por baja debe realizarse a una distancia suficiente a fin de evitar el efecto de encandilamiento.

18. Ref: Uso de Luces. Art.96 Ley Prov. 13.169. Pag. 111

13. ESTACIONAMIENTO

(art. 49 Ley Nac. N° 24.449 y Decreto PEN N° 779/95)

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:

- En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización.
- En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso.
- 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. (Apartado sustituido por art. 5° de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).
- 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.

- Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento.
- 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.
- Por un período mayor de cinco días o del lapso que fije la autoridad local.
- 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.

D. La autoridad de tránsito en sus disposiciones de ordenamiento urbano deberá incluir normas que tornen obligatoria la delimitación de espacios para el estacionamiento o guarda de bicicletas y similares en todos los establecimientos con gran concurrencia de público.

Igualmente se deberán tomar las previsiones antes indicadas en los garajes, parques y playas destinados al estacionamiento de vehículos automotores.

19. Ref: Estacionamiento. Art.49 Decreto PEN 779/95. Pag. 111

14. REGLAS DE CONDUCCION PARA CASOS ESPECIALES

OBSTACULOS

(art. 59 Ley Nac. N° 24.449 y Decreto PEN N° 779/95)

La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objetos sobre la calzada o banquina, debido a caso fortuito o fuerza mayor debe ser advertida a los usuarios de la vía pública al menos con la inmediata colocación de balizas reglamentarias.

La autoridad presente debe remover el obstáculo sin dilación, por sí sola o con la colaboración del responsable si lo hubiera y estuviere en posibilidad de hacerlo.

Asimismo, los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retrorreflectancia de noche. El nivel de retrorreflección de los elementos que se utilicen, deberá ajustarse, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM respectiva, conforme a la

norma europea armonizada EN 471. La superficie que abarque y la distribución del material retrorreflectivo en la vestimenta debe ser:

A. En el torso: por detrás debe abarcar toda la espalda y por delante debe formar la "Cruz de San Andrés";

B. En el calzado, estará colocada sobre el talón. La autoridad de aplicación puede disponer la suspensión temporal de la circulación, cuando situaciones climáticas o de emergencia lo hagan aconsejable.

USO ESPECIAL DE LA VIA PUBLICA

(art. 60 Ley Nac. N° 24.449)

El uso de la vía pública para fines extraños al tránsito, tales como: manifestaciones, mítines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclistas, ecuestres, automovilísticas, deben ser previamente autorizados por la autoridad correspondiente, solamente si:

A. El tránsito normal puede mantenerse con similar fluidez por vías alternativas de reemplazo.

B. Los organizadores acrediten que se adoptarán en el lugar las necesarias medidas de seguridad para personas o cosas.

C. Se responsabilizan los organizadores por sí o

contratando un seguro por los eventuales daños a terceros o a la estructura vial, que pudieran surgir de la realización de un acto que implique riesgos.

FRANQUICIAS ESPECIALES

(art. 63 Ley Nac. N° 24.449)

Los siguientes beneficiarios gozarán de las franquicias que la reglamentación les otorga a cada uno, en virtud de sus necesidades, en cuyo caso deben llevar adelante y atrás del vehículo que utilicen, en forma visible, el distintivo reglamentario, sin perjuicio de la placa patente correspondiente:

A. Los lisiados, conductores o no;

B. Los diplomáticos extranjeros acreditados en el país;

C. Los profesionales en prestación de un servicio (público o privado) de carácter urgente y bien común;

D. Los automotores antiguos de colección y prototipos experimentales que no reúnan las condiciones de seguridad requeridas para vehículos, pueden solicitar de la autoridad local, las franquicias que los exceptúe de ciertos requisitos para circular en los lugares, ocasiones y lapsos determinados;

E. Los chasis o vehículos incompletos en traslado para su complementación gozan de autorización general, con el itinerario que les fije la autoridad;

F. Los acoplados especiales para traslado de material deportivo no comercial;

G. Los vehículos para transporte postal y de valores bancarios.

Queda prohibida toda otra forma de franquicia en esta materia y el libre tránsito o estacionamiento.

CONDUCCION PREVENTIVA

La conducción consiste en una toma continuada de decisiones. A partir de toda la información del entorno se deben ejecutar en forma rápida y precisa. La conducción preventiva es una actitud ante la conducción que te lleva a circular de manera más segura.

Los tres principios básicos que se deben aplicar en las distintas situaciones de la conducción son:

Visión:
que implica saber guiar la mirada para recoger toda la información necesaria del entorno.

Anticipación:
que permite analizar a tiempo toda esta información

Espacio:
supone poder actuar ante cualquier imprevisto

1. TECNICAS DE VISION

La visión humana tiene muchas limitaciones a la hora de circular a altas velocidades, la naturaleza sólo nos ha preparado para circular a 4 o 5 km /h, que es la velocidad a la que camina una persona. Esas limitaciones se deben compensar con

diferentes técnicas de visión.

Mirar a lo lejos

Para poder anticiparse al peligro no se debe mirar solo el vehículo de adelante se debe recoger toda la información del entorno el tiempo suficiente (20 segundos) para analizarla y responder adecuadamente. Al aumentar la velocidad se debe incrementar la distancia a la que se mire.

Mirar a los lados

La visión periférica abarca lo que hay a los dos lados de la vía. Si no se mira alrededor regularmente habrá información que se perderá.

Mirar por los retrovisores

Para conducir se requiere conocer en todo momento lo que rodea al vehículo, para ello están los espejos retrovisores, es fundamental usarlos antes de cualquier maniobra, especialmente antes de frenar.

Girar la cabeza

Se debe girar la cabeza unos 45 ° como máximo, el ángulo muerto solo existe para aquellos que no giran la cabeza.

2. TECNICAS DE ANTICIPACION

El tiempo de reacción de un conductor en

condiciones normales se encuentra entre 0,75 y 1 segundo. Durante este tiempo se recorrerá una distancia en la que es imposible ejecutar ninguna acción que no se hubiera previsto antes. Para evitar el accidente se puede disminuir el tiempo de reacción aplicando una serie de técnicas basadas en la anticipación.

Saber procesar la información

Es importante pensar siempre desconfiadamente, imaginarse que sería lo peor que pudiera ocurrir permite poder anticiparse a la situación de peligro.

Adaptar la visibilidad a las circunstancias

Mientras se conduce se debe circular a una velocidad adecuada que permita detener el vehículo con seguridad ante cualquier obstáculo que pueda aparecer. La distancia de frenado se incrementa con la calzada mojada, con el mal estado de los neumáticos, con los amortiguadores de los neumáticos etc.

Estar preparado para actuar

Se puede reducir efectivamente el tiempo de reacción si se está preparado para reaccionar, esto se puede lograr si ante cualquier situación incierta se coloca el pie frente al pedal del freno. No se trata de frenar antes sino de estar preparado para hacerlo tan pronto como haga falta.

Así se puede acortar el tiempo y la distancia de reacción ganado metros para la seguridad.

Hacerse ver y entender

Se deben señalar todas las maniobras con tiempo suficiente para que los demás puedan percibirla. En condiciones de pérdida de visibilidad es necesario encender las luces, éstas sirven mas para ser vistos que para ver.

3. TECNICAS DE GESTION DEL ESPACIO

Gestionar el espacio alrededor de todo el vehículo de una forma adecuada permite circular con total seguridad y confort, eso permite actuar ante cualquier imprevisto.

Espacio delantero

Mientras se circula se debe guardar una distancia de seguridad que garantice al menos 2 o 3 segundos de reacción.

Para detenerse detrás de un vehículo o ante una línea de cruce, se debe guardar una distancia de 2 o 3 metros. Una referencia para recordar es ver como las ruedas traseras del vehículo de adelante tocan el suelo. Las ventajas son:

- En caso de que el vehículo de adelante quede inmovilizado, se podrá salir con seguridad.
- En caso de que un vehículo impacte de atrás se puede evitar golpear el vehículo de adelante.
- En caso de que el vehículo delantero se desplace hacia atrás no lo golpeará.

Espacio trasero

Circular con un vehículo detrás excesivamente cerca representa un grave riesgo de sufrir un alcance, esto puede controlarse si se aumenta el espacio al menos 3 segundos respecto al vehículo precedente, frenando en forma progresiva con el fin de retener y avisar al vehículo que está detrás.

Espacio lateral

Es muy común que mientras se va conduciendo alguien abra la puerta de un auto estacionado o un ciclista o motorista realicen una maniobra que sorprenda, lo que implica un claro riesgo de accidente.

DOCUMENTACION PARA CIRCULAR

Obligación de exhibir los documentos:

Ante el simple requerimiento de la autoridad de control, los conductores deben exhibir la documentación que se detalla a continuación, la que no puede retenerse, excepto en los casos contemplados en la normativa:

20. Ref: Exhibición de documentos. Art.79 Ley Prov. 13.169. Pag. 112

1. LICENCIA DE CONDUCIR

Para conducir cualquier categoría o tipo de vehículo, toda persona con domicilio en la Provincia deberá obtener una Licencia de Conducir Provincial única, la que deberá respetar los estándares mínimos de exigencia y uniformidad establecidos en la Ley Nacional N° 24.449, sin perjuicio de otros requisitos que prevea esta ley.

La Agencia Provincial de Seguridad Vial dispondrá un modelo único de documento para la Licencia de Conducir que contemple estándares técnicos y de seguridad, en armonía con el diseño y los criterios previstos en la normativa nacional vigente.

El conductor de un vehículo debe estar habilitado para la clase y subclase correspondiente al rodado que conduce, debiendo llevar consigo la licencia acreditante en vigencia, dando cumplimiento, en su caso, a las restricciones que se hubieren dispuesto.



La licencia habilitante debe contener los siguientes datos:

- Número en coincidencia con el documento de identidad del titular;
- Apellido, nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular;
- Clase de licencia, especificando tipos de vehículos que lo habilita a conducir;
- Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para conducir. A su pedido se incluirá la advertencia sobre alergia a medicamentos u otras similares;

- Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor;
- Grupo y factor sanguíneo del titular.
- A pedido del titular de la licencia se hará constar su voluntad de ser donante de órganos en caso de muerte.

Todo conductor será titular de una licencia para conducir ajustada a lo siguiente:

- Deberá ser otorgada por la autoridad o Centro de Habilitación de Conductores correspondiente al domicilio real del solicitante y que fuera debidamente autorizado para funcionar por la Agencia Provincial de Seguridad Vial. La Licencia de Conducir otorgada por un Centro distinto al correspondiente al domicilio real del solicitante es nula de nulidad absoluta. La autoridad administrativa que detecte tal anomalía deberá retener la Licencia de Conducir y elevarla a la Agencia Provincial de Seguridad Vial para su conocimiento y posterior notificación al Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito.
- Las licencias podrán otorgarse por una validez de hasta 5 años.
- A partir de los 65 años se reducirá la validez. La autoridad expedidora determinará según los casos los períodos de vigencia de las mismas;
- Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;

Requisitos

- Tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:
 1. Veintiún (21) años para las clases de licencias C, D y E.
 2. Dieciocho (18) años para las restantes clases.
- Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
- Declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones.
- Asistir obligatoriamente a un curso teórico-práctico de formación vial, cuyos ámbitos de dictado, modalidades, duración y contenidos serán determinados por la Agencia Provincial de Seguridad Vial en armonía con los criterios establecidos por la autoridad nacional.
- Aprobar los siguientes exámenes:
 1. Un examen psicofísico que acredite la aptitud física, visual, auditiva y psicológica del solicitante, conforme lo determine la reglamentación.
 2. Un examen teórico de conocimientos sobre ética ciudadana, formación en valores de convivencia y respeto del espacio público.
 3. Un examen teórico de conocimientos sobre conducción y sus riesgos, normativa general y específica en materia tránsito y seguridad vial y actuación ante la ocurrencia de siniestros.
 4. Un examen teórico-práctico de conocimientos vinculados al funcionamiento y utilización de los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, funciones del equipamiento

e instrumental en general, y de revisión y mantenimiento preventivo de los rodados.

5. Un examen práctico de idoneidad conductiva en cuyas etapas se contemple la circulación en situaciones reales de tránsito.

- No se otorgará o renovará la licencia de conducir a los solicitantes que tengan sanciones firmes pendientes de cumplimiento impuestas por infracciones a las normas de tránsito y de seguridad vial.
- Los aspirantes reprobados en los exámenes teóricos y/o prácticos por segunda vez, realizarán un curso de recuperación.

**Modificación de datos.
Caducidad de la Licencia**

El titular de una licencia de conductor debe denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella. Si lo ha sido de domicilio o jurisdicción, debe solicitar otra licencia ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgársela previo informe del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito contra entrega de la anterior y por el período que le resta de vigencia.

La Licencia habilitante cuyos datos presenten diferencia en comparación con otros documentos de identidad, caduca a los NOVENTA (90) días de producido el cambio, debiendo ser secuestrada por la autoridad de aplicación y remitida a la autoridad expedidora.

Conductor profesional

- Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales.
- Deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año (1) antes.
- Para otorgar la licencia clase D, se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Criminología los antecedentes del solicitante, denegándosele la habilitación en los casos que la reglamentación determina.

**CLASES Y SUBCLASES
DE LICENCIAS DE CONDUCIR**

A 21
Ciclomotores, y motocicletas hasta 150 cc.

A 22
Motocicleta de más de 150 cc. y hasta 300 cc.

A 3
Motocicleta de más de 300 cc

B 1
Automóviles, Camionetas, Casas Rodantes motoriz. hasta 3500 kg. de peso total (tara+ carga)

B 2
Automóviles, Camionetas hasta 3500 kg. de peso con acoplado de hasta 750 kg y casa rodante no motorizada

C
Camión sin acoplado ni semiacoplado; Casas rodantes motorizadas de más de 3500 kg de peso total y los automotores comprendidos en la Clase B 1

D 1
Automotores afectados al servicio de transporte de pasajeros, emergencia y seguridad de hasta 8 plazas y los comprendidos en el Clase B1

D 2
Automotores afectados al servicio de transporte de transporte de pasajeros, emergencia y seguridad de más de 8 plazas, y los comprendidos en las Clases B, C, y D1

E 1
Camiones articulados y/o con acoplados y los vehículos comprendidos en las Clases B, C.

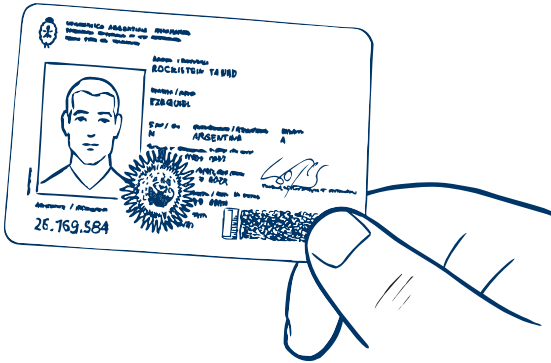
E 2
Maquinaria especial no agrícola.

F
Automotores incluidos en ambas Clases B y profesionales, según el caso, con la adaptación que corresponda a la discapacidad del titular.

G 1
Tractores agrícolas

G 2
Maquinaria especial agrícola.

nacionales, bancarias, migratorias, financieras, entre otras, podrán ser utilizados ambos soportes: el DNI libreta o el DNI tarjeta.



Acreditación del domicilio real: La declaración jurada del domicilio real efectuada en el documento de identidad acredita tal circunstancia, y a partir de este dato permite determinar a la autoridad de control la validez, vigencia o caducidad de una licencia de conducir, de acuerdo a la coincidencia o no del dato de domicilio.

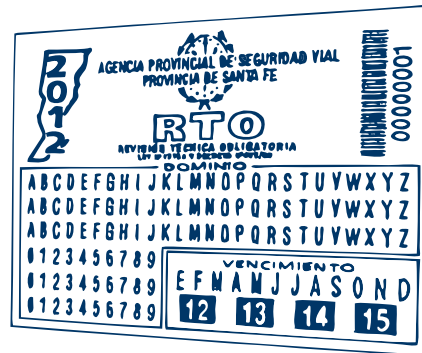
5. PLACAS DE IDENTIFICACION DE DOMINIO (CHAPAS PATENTE)

Todo vehículo, incluyendo semirremolques y acoplado deberán tener 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.

6. OBLEA Y CERTIFICADO DE REVISION TECNICA VEHICULAR OBLIGATORIA (RTO)

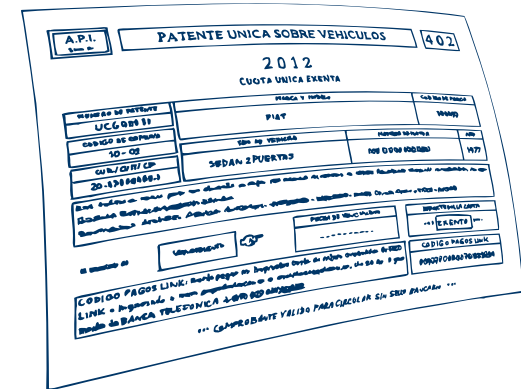


La revisión o inspección técnica de vehículos es la principal herramienta de la que dispone la administración para asegurar que los vehículos siguen siendo aptos para circular, manteniendo, en la medida que sea razonable, las características

con las que fueron diseñados.

El objetivo que se persigue al asegurar este mantenimiento es la minimización de las consecuencias negativas asociadas al uso de los vehículos a motor, siendo las más importantes, los siniestros viales, las emisiones de sustancias contaminantes y la congestión de tránsito.

7. COMPROBANTE DE PATENTE AUTOMOTOR



Es obligatorio exhibir el comprobante de pago de patente por la posibilidad de la autoridad competente de controlar el cumplimiento de la norma fiscal, es decir del correcto cumplimiento de las obligaciones tributarias por parte de los usuarios- contribuyentes.

8. CEDULA AMARILLA Y OBLEA PARA VEHICULOS PROPULSADOS CON COMBUSTION INTERNA DE MOTOR CON GNC

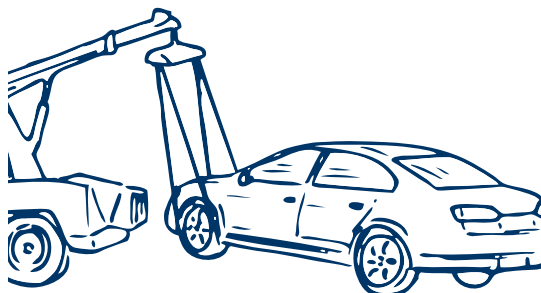


Cada vez que se identifica un vehículo se debe verificar si posee equipo de G.N.C. (Gas Natural Comprimido), en ese caso se debe solicitar la Cédula de Identificación de Equipo de GNC en vigencia (Cédula o Tarjeta Amarilla), y oblea correspondiente, debiendo los datos que figuran en aquélla cédula concordar con el dominio, marca y modelo del rodado, oblea, regulador y cilindro.

22. Ref: Requisitos para circular. Documentación. Arts. 83 y 76 Ley Prov. 13.169. Pag. 113

RETENCION PREVENTIVA

(art. 43 de la Ley Provincial N° 13.133)



La autoridad de aplicación estará facultada a disponer las siguientes medidas cautelares, dando inmediato aviso a la autoridad de juzgamiento:

1. RETENER A LOS CONDUCTORES:

cuando se fuguen habiendo participado en un siniestro vial o cometido alguna de las infracciones descriptas en el artículo 86 de la Ley Nacional N° 24.449, por el tiempo necesario para labrar las actuaciones policiales correspondientes.

2. RETENER A LOS VEHICULOS

con los que se cometa la presunta falta, y en su caso remitirlos a depósitos autorizados, cuando:

A. Vehículos Inseguros: Aquellos vehículos que no reúnan las condiciones de seguridad activas y pasivas exigibles. En tales casos, la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado, en caso de transporte público de cargas o personas. En tales supuestos el Juez de la causa podrá tener por subsanada la falta al momento del juzgamiento del acta. La ausencia de casco de seguridad reglamentario en los conductores de ciclomotores y motocicletas será considerada causal expresa de remisión del rodado al depósito pertinente.

B. Vehículos sin identificación: rodados que circulan sin placas de identificación reglamentarias, según el tipo de vehículo que se trate.

C. Falta de documentación: Cuando el conductor no portare o se negare a exhibir la documentación exigible para circular, personal y propia, o del vehículo que se trate.

D. Si son conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, inhabilitadas, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo.

E. Cuando sus conductores circulen con un índice de intoxicación alcohólica comprobada superior a los límites establecidos en la Ley Nacional N° 24.788, o cuando lo hagan bajo la acción de drogas, medicamentos o productos

que actúen alterando el funcionamiento del sistema nervioso central, sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en el apartado I del presente artículo.

F. Cuando los conductores se nieguen a realizar las pruebas o test requeridos por la autoridad de comprobación para determinar su aptitud para la conducción.

G. Que estando mal estacionados obstruyan la circulación del tránsito, su fluidez, seguridad o 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 en la reglamentación el plazo máximo de permanencia y el destino a darles una vez vencido el mismo.

H. Cuando el juez competente entienda fundadamente que, por los antecedentes por sentencia firmes por comisión de faltas graves de tránsito acumulado del titular o conductor, se pueda poner en riesgo la seguridad en el tránsito.

I. Cuando se compruebe que está o circula 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.

J. 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 la empresa transportista transgresora respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

K. Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así corresponde, debiendo subsanar las deficiencias detectadas en el lugar de destino y por el tiempo necesario para labrar el acta de comprobación y aclarar las anomalías constatadas.

L. Que sean conducidos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá circular, siempre y cuando descendan del mismo las personas que sean necesarias para adecuar el número de ocupantes a la capacidad para la cual fue construido.

M. Se trate de rodados propulsados por su

conductor, o sean vehículos de tracción a sangre o maquinaria especial agrícola y no agrícola, conducidos por lugares no habilitados al efecto. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo será removido y remitido al depósito que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quien acredite su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

N. Las cosas que creen riesgos en la vía pública o se encuentren abandonadas. Si se trata de vehículos u otros elementos que pudieran tener valor, serán remitidos a los depósitos que indique la autoridad de comprobación, dándose inmediato conocimiento al propietario si fuere habido.

Excepcionalmente, en los casos contemplados en los incisos d) y e) y conforme los requisitos que determine la reglamentación, será facultad de la autoridad de aplicación autorizar la cesión de la conducción del vehículo a un acompañante habilitado.

En los demás supuestos, el vehículo será removido y remitido a los depósitos que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado y la estadía.

Para la liberación de un vehículo remitido a los depósitos municipales o provinciales, se

requerirá previamente la presentación de la documentación exigible para circular, la verificación técnica in situ que acredite que el vehículo se encuentra en condiciones de seguridad reglamentarias, sin perjuicio de la vigencia del comprobante de la revisión técnica obligatoria (RTO), el pago de las tasas de acarreo y estadía, según corresponda.

En su caso, el Juez competente podrá exigir al imputado acreditar la asistencia a cursos o talleres especiales de sensibilización y reeducación vial, previo a disponer la liberación del rodado, conforme lo determine la reglamentación.

En los supuestos de liberación de vehículos remitidos por alcoholemia positiva de su conductor, la entrega a éste estará condicionada, en su caso, a que se someta a un nuevo control de alcoholemia, a los efectos de verificar su aptitud para conducir. De no verificarse esta condición se suspenderá la tramitación hasta tanto los controles de alcoholemia arrojen resultados compatibles con la conducción.

3. RETENER LA DOCUMENTACION DE LOS VEHICULOS PARTICULARES, DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PUBLICO O PRIVADO O DE CARGA, CUANDO:

A. No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

B. Esté adulterada o no haya verosimilitud entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas.

C. Estén prestando un servicio de transporte por automotor de pasajeros careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en la normativa vigente, sin perjuicio de la sanción pertinente.

4. RETENER LAS LICENCIAS DE CONDUCIR, CUANDO:

A. Estén vencidas.

B. Hayan caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente.

C. No se ajusten a los límites de edad correspondientes.

D. Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta ley.

E. Sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, excepto a los discapacitados debidamente habilitados.

F. El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir, o haya caducado la vigencia de la Licencia de Conducir por la pérdida total de los puntos asignados.

G. A la licencia de conducir se le haya desconocido validez o posea restricciones de circulación para el tránsito interprovincial, dictada por la autoridad nacional de aplicación, por no cumplir los requisitos mínimos establecidos en la Ley Nacional N° 24.449.

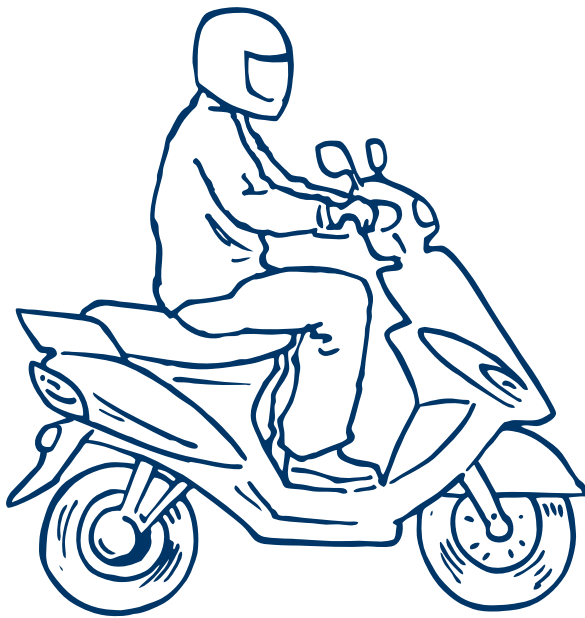
H. En los supuestos contemplados en el artículo 44 de la presente Ley Provincial N° 13.133

4

MATERIAL ESPECIFICO

CAPITULO 4

A LICENCIA DE CONDUCIR CLASE A. MOTOVEHICULOS



INTRODUCCION

Existen diferentes datos que demuestran el apogeo que han alcanzado los motovehículos en los últimos años, así lo confirma el crecimiento del parque vehicular, el incremento de las ventas y lamentablemente las alarmantes cifras de siniestralidad de motociclistas.

Conducir una motocicleta puede ser una experiencia muy emocionante, permite cierta "independencia" y "libertad", posibilita oír, ver y sentir cosas imposibles de experimentar dentro de un automóvil, además te permite llegar rápidamente a destino y es accesible económicamente. Sin embargo, conducir una motocicleta no es tarea fácil y se corren mayores riesgos, ya que por su tamaño puede no ser vista por otros vehículos, pierde la estabilidad fácilmente y ofrece escasa protección al conductor.

Controlar la máquina y ser capaz de conducir de manera segura, en medio de las distintas circunstancias, requiere de un compromiso real para desarrollar la habilidad, conciencia, competencia y confianza necesarias. Es sumamente importante que el motociclista entienda que la responsabilidad primaria de su seguridad recae en él, y que aunque es indispensable controlar bien el vehículo, ésta no es la única parte de toda la serie de conocimientos y habilidades que se necesitan para conducir, deberá comprender que es su actitud y comportamiento lo que determinará su capacidad de conducir con seguridad.

En la provincia de Santa Fe, la tasa de crecimiento del parque motovehicular ha superado, inclusive, a la de automotores. A la par de dicho incremento, se han elevado las estadísticas de siniestros o hechos de tránsito en los que han perdido la vida o han resultado seriamente lesionados conductores y/o acompañantes de motovehículos y, en general, personas de corta y mediana edad. Si hablamos de datos estadísticos, el 66% de los

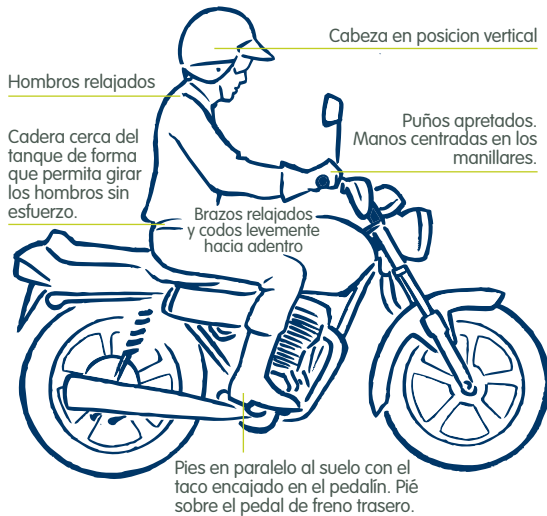
conductores de motocicleta ha sufrido algún siniestro. Según la opinión de los conductores, en un 67,8% de los casos, nada hubiese evitado el siniestro y, en una modesta proporción, adujeron que conductas más atentas a la hora de manejar, sí hubieran podido hacerlo.

En muchas ocasiones, la causa de la pérdida de vida o lesión grave, radica en la no observancia de la normativa prevista para la circulación de estos rodados y, en especial en: la no utilización de los elementos de seguridad, el exceso de ocupantes de los mismos, la falta de capacitación y conocimientos para la conducción de vehículos de alta vulnerabilidad, la escasa conciencia del riesgo a que está expuesto quien conduce este tipo de transporte y la deficiencia de infraestructura, tanto urbana como de rutas, para movilizarse con estos rodados.

1. POSTURA

Una posición correcta de manejo tiene gran influencia para el buen desempeño de marcha.

Los brazos deben estar levemente flexionados y los codos hacia adentro para tener una respuesta adecuada ante acciones de alta exigencia. Las piernas deben estar en la posición que describe la figura de la página siguiente, las plantas de los pies deben estar apoyadas de forma tal que el pedalín esté casi a la mitad. Se recomienda no sentarse con los brazos demasiados estirados porque pueden prolongarse los tiempos de reacción y, en



trayectos largos, se tornarán rígidos los músculos provocando dolores posteriores y cansancio inmediato. Por otro lado, sentarse demasiado cerca del tanque de combustible, puede provocar movimientos acotados.

2. ARRANQUE DEL MOTOR

Arrancar la motocicleta es más una cuestión de aprendizaje que de fuerza. Para facilitarlo, sugerimos que siga estas recomendaciones y procedimiento:

- A.** Retire el caballete y súbase a la moto.
- B.** Abra la llave de paso de combustible.

C. Gire la llave de arranque y verifique que la moto esté en punto muerto.

D. Si el motor estuviese frío, accione el cebador.

E. Inclíne levemente la moto para la izquierda.

F. Gire el acelerador aproximadamente unos 15° (quince grados).

G. Accione la patada de arranque pisando firmemente hasta el final del recorrido o aprete el botón de encendido eléctrico

3. PROCEDIMIENTO PARA SALIR

A. Apriete el embrague hasta el final.

B. Coloque la primera marcha.

C. Apóyese con el pie izquierdo, manteniendo el derecho sobre el pedal de freno y observe los vehículos que vienen detrás.

D. Acelere paulatinamente.

E. Suelte el embrague lentamente hasta el punto de fricción. Cuando sienta que la moto comienza a moverse, acelere gradualmente para que gane equilibrio. Luego, cuando la moto comience a tomar velocidad libere suavemente el embrague.

Recuerde mantener en lo posible los dedos índi-

ce y medio sobre la palanca de embrague y freno para acortar tiempos de reacción ante frenadas de pánico. Es importante contar con guantes, los cuales serán utilizados en caso de bajas temperaturas para que el frío no afecte los dedos de la mano e interfiera con los movimientos ante imprevistos.

4. PROCEDIMIENTO PARA DETENERME

A. Suelte el acelerador.

B. Accione los frenos delanteros y traseros simultáneamente; y progresivamente apriete el freno delantero con los cuatro dedos.

C. Accione el embrague cuando la motocicleta esté casi detenida.

D. Al parar, coloque el pie izquierdo en el suelo.

E. Por último, coloque punto muerto antes de soltar el embrague.

5. FRENAJE

- En el momento de frenar, el peso recae sobre la rueda delantera haciendo que el freno delantero se torne el principal responsable para la detención del vehículo.
- En curvas, accione los frenos suavemente.
- En pisos mojados, la distancia de frenado será

mayor. En esos casos, se debe aumentar la distancia entre vehículos.

- Es importante que use los frenos simultáneamente y progresivamente.
- Evite el bloqueo de las ruedas.
- Procure mantener la trayectoria rectilínea.

6. CURVAS

- La posición de las rodillas determinará que cuando tracemos una curva y doblemos, las mismas ayudarán a doblar sin tanta exigencia. Por ello, se recomienda mantenerlas apoyadas sobre el tanque y, si es una motocicleta con posapíe, las rodillas deben inclinarse hacia adentro tenuemente.

(Ver la imagen de Postura básica en el siguiente cuadro)

- En las curvas, el motociclista debe inclinar la moto para mantener el equilibrio y la trayectoria.

(Ver la imagen de Posturas especiales 1 en el siguiente cuadro).

- Cuanto mayor sea la velocidad o menor el radio de la curva, mayor será la inclinación.

(Ver la imagen de Posturas especiales 2 en el siguiente cuadro).

- Además, al atravesar una curva, se aconseja que:
 - Reduzca la velocidad.
 - Mantenga la aceleración constantemente y no utilice el embrague.
 - Acelere gradualmente.

POSTURAS BÁSICA
(Condiciones normales)

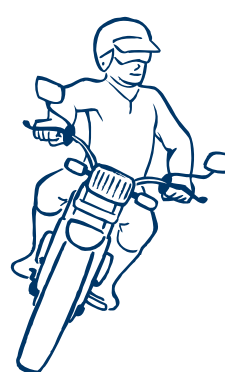


POSTURAS ESPECIALES 1



Incline más el cuerpo para compensar una mayor inclinación de la moto.

POSTURAS ESPECIALES 2



Incline más la moto en cambios de dirección y en curvas de pequeños radios.

Otras recomendaciones:

- Al trazar una curva en una esquina, debes reducir la velocidad antes que incrementarla, porque hay muchas variables que intervienen y pueden interrumpir el tránsito, y la principal es el peatón ya que el mismo goza de prioridad. Además, al llegar a una encrucijada o cruce de caminos, el que dobla o gira pierde la prioridad de paso. Es importante mencionar que girar en una esquina o rotonda a baja velocidad, garantiza pleno control en ciudades con un tránsito complejo.
- La velocidad en una curva juega a favor de reforzar la fuerza centrífuga y si es muy cerrada la maniobra o curva, se aconseja hacerlo girando la moto, es decir, ladeándola y conservando el cuerpo erguido. Además, se recomienda evitar el adelantamiento en curvas por lo recién mencionado y porque la reglamentación lo resalta como prohibición.
- En una curva, si debes frenar intempestivamente, es aconsejable que nunca lo realices doblando. Es conveniente primero enderezar la moto y luego frenar porque la rueda delantera es la protagonista y si ésta se bloquea en la inclinación de la curva, es probable que se ocasione un derrape.
- Por último, es importante mencionar que es necesario distribuir las fuerzas de frenado en un 50 % en cada rueda, al igual que el peso del cuerpo. La circulación dentro de una ciudad varía de una cuadra a la otra y en una ruta o vía

rápida, el trayecto de variación es más largo. Es fundamental tener en cuenta que al momento de aceleración de la moto, el peso se va hacia la parte trasera del rodado, pero cuando se produce la desaceleración o frenado de manera repentina, el peso se traslada hacia adelante.

7. VISIBILIDAD

Muchas veces, las motocicletas, no son vistas por los automovilistas o peatones y gran parte de los siniestros de tránsito son causados por esta razón. Por ello, es muy importante observar los cuidados que se sugieren a continuación. La luz debe estar encendida las 24 horas; se deben anunciar las maniobras con los giros, por lo que es necesario realizar una revisión periódica de las luces traseras y constatar que funcionen constantemente hincando la posición.

8. ANGULO MUERTO

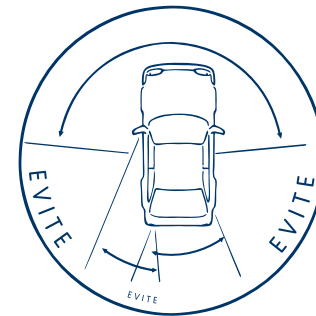
Se recomienda evitar los ángulos muertos de visión de los automovilistas. Debemos circular por el centro de los carriles de circulación, por lo tanto se recomienda en toda ocasión circular detrás del un automóvil a la altura del espejo retrovisor interior central.

Antes de sobrepasar a vehículos de grandes dimensiones, se aconseja mirar hacia adelante, observar y constatar que no existe ningún inconveniente; luego es necesario mirar por el espejo retrovisor que

no esté realizando un sobrepaso otro conductor. Posteriormente, se debe colocar el giro izquierdo y antes de comenzar la aceleración para realizar el sobrepaso, es aconsejable realizar un destello de luz a la altura del espejo retrovisor izquierdo del vehículo al que se sobrepasará. De esta manera, estaremos avisando nuestra maniobra para que el otro conductor lo perciba. Luego del sobrepaso, una vez que perciba el frente del vehículo en el espejo retrovisor derecho, significa que ya lo hemos pasado. Por último, se retoma el lado derecho colocando la luz de giro correspondiente para responder al principio legal de conservar en todo momento en la circulación la mano derecha de la calzada.

Por su parte, los camiones poseen un ángulo muerto mucho mayor. Es fundamental no apurarse al momento de tomar la decisión de pasar a un vehículo de gran porte debido a que es necesario tener en cuenta que si éste gira a la derecha, su primera maniobra es desplazarse un poco hacia el lado izquierdo ya que el radio de giro los lleva a abrirse primero para cerrarse al girar en una intersección.

En los últimos años, la gran cantidad de automóviles volcados a las calles y caminos ha saturado el espacio público. Por ello, es preciso tener presente que hay conductores con una cultura vial donde las motocicletas no estran en escena, lo cual nos acarrea un replanteo en la forma de circular en la vía pública. De esta manera, se sugiere que los motociclistas no realicen maniobras zigzagüeanes ni adelantamientos por la derecha, ya que las motos no siempre son distinguidas inmediatamente.



9. CRUCES

Un cruce es siempre un peligro en potencia, por ello, muchos siniestros ocurren en ellos. Las reglas generales para pasar un cruce son las siguientes:

- Disminuir siempre la velocidad.
- Aumentar la atención, aún teniendo prioridad de paso.
- Estar preparado para pasar o desviar la moto en caso de emergencia.
- Si es posible, evitar los giros hacia la izquierda.

Algunas sugerencias:

- Si al llegar a una encrucijada el motociclista se encuentra en paralelo a un vehículo de mayor dimensión, es importante no trasponerlo sin antes cerciorarse de tener una plena visión de la calzada transversal, ya que si el vehículo de al lado frena y la motocicleta continúa, existe gran probabilidades de siniestro.

- Cuando los colectivos o micros se detengan en las bocacalles para subir o bajar pasajeros se obstruye la visión del vehículo que llega por la trasversal y la del motociclista, por lo que es preciso disminuir la velocidad considerablemente.
- En un cruce a nivel, es necesario realizarlo a 20 k/h que es la velocidad reglamentada para percibir y calcular si viene un tren. Al transponer las vías, se producen fuertes vibraciones o impactos por mal estado de las mismas, causando rajaduras o roturas de llantas. Además, es importante tener en cuenta que en días de lluvia, los rieles se tornan resbaladizos, por lo que se aconseja reducir la velocidad para traspasar el paso a nivel en forma segura.
- De noche, al llegar a una encrucijada o cruce de calles sin semáforos o señal que regule la prioridad, además de disminuir la velocidad a 30 km/h., se recomienda la realización de destellos de luces altas anunciando con la finalidad de que la motocicleta sea percibida por los vehículos que llegan por la trasversal.

10. CON PASAJEROS

Al llevar pasajeros, la reglamentación es clara y toma como referencia los centímetros cúbicos de cilindrada para hacerlo. Si el motovehículo es de menos de 60 cc. no puede llevar pasajero, por ejemplo, un ciclomotor de 50 cc. no debe llevar pasajero pero sí puede llevar una carga de has-

ta 40 kg. Además, es importante tener en cuenta que en una moto se puede llevar una carga que no debe superar los 100 kg., pero sin ningún pasajero.

También es fundamental recordar que el acompañante debe colocarse el casco protector, el cual es obligatorio para ambos (conductor y acompañante). Al conducir de noche, se recomienda tener colocado un elemento reflectivo para ser fácilmente percibido, más aún si se conduce en una ruta o autopista.

REQUISITOS PARA CIRCULAR EN MOTOVEHICULO POR LA VIA PUBLICA

- El incumplimiento de las disposiciones siguientes impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones pertinentes. Algunas consideraciones para tener en cuenta:
- Portar la documentación obligatoria.
- Llevar las placas identificatorias de dominio (patente).
- Las motocicletas de dos (2) ruedas no deben transportar más de un (1) acompañante, el cual debe ubicarse siempre detrás del conductor, ni carga superior a los 100 kg. (cien kilogramos). Los ciclomotores no pueden llevar carga ni pasajeros con un peso superior a los 40 kg. (cuarenta kilogramos).

- Casco de seguridad para motocicleta: es el elemento que cubre la cabeza integralmente o en su parte superior, para protegerla de eventuales golpes.

- Anteojos de seguridad (según la Ley. 24.449).

11. CARGAS EN MOTOCICLETA

Transportar cargas

La mayoría de las motocicletas no están diseñadas para transportar demasiada carga. Algunos paquetes pequeños se pueden llevar de manera segura si están bien colocados y sujetos. Lo que se aconseja es que:

- Mantenga la carga adelante.
- Ponga la carga por encima o por delante del eje posterior.
- Las bolsas para guardar cosas mantienen la carga inclinada hacia delante, pero tenga precaución al almacenar carga pesada u objetos filosos.
- Asegúrese que la bolsa no interfiera con el manubrio o controles.
- Amontonar la carga detrás de la rueda posterior afecta la manera en que la moto frena o gira, y puede causar tambaleos.

Distribuya la carga igualmente

Al respecto, recomendamos que si tiene alforjas,

asegúrese de que la carga sea casi la misma en cada una ya que una carga desnivelada puede causar que la moto tire hacia un lado.

Sujete la carga

En este caso, se aconseja que sujete la carga de manera segura con sogas o cuerdas elásticas. Las cuerdas elásticas con más de un nudo en cada lado son más seguras. Una carga bien apretada no se enganchará en la rueda o cadena, causando que se trabe o patine. Las cuerdas tienden a estirarse y los nudos pueden deshacerse, permitiendo que la carga se caiga o se desplace.

Revise la carga

En este caso, se sugiere que pare y se fije a menudo para asegurarse que la carga no se haya soltado o movido.

Los motovehículos deben estar equipados con los siguientes elementos:

- Un dispositivo que asegure un frenado eficaz, permanente y seguro en todas las ruedas, cualquiera sea su número (art. 29 ley 24.449 y decreto 779/95).
- Guardabarros sobre todas sus ruedas (art. 30 inc. b) decreto 779/95) de modo que eviten que las partículas del camino sean levantados por las mismas.
- Cubiertas neumáticas o de elasticidad equiva-

lentes en todas sus ruedas, en buen estado de rodamiento. (art. 29 decreto 779/95, inc. a) 4.4.- “Los indicadores de desgaste o la profundidad remanente de la zona central de la banda de rodamiento debe observar una magnitud no inferior a 1,6 mm. (uno con seis décimas de milímetro). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de 1 mm. (un milímetro) y en ciclomotores de 0,5 mm. (cinco décimas de milímetro)”

- Velocímetro instalado al frente del conductor y en un ángulo no mayor a cuarenta y cinco grados (45°) del eje central longitudinal del vehículo. (art. 30 decreto 779/95, que exceptúa a la categoría L1).

Sugerencias:

- Un puntal de sostén retráctil que permita la inmovilización del rodado cuando se encuentre estacionado.
- Dos pedalines rebatibles recubiertos con un elemento antideslizante, de entre diez (10) y quince (15) centímetros de largo, si corresponde, para uso exclusivo del acompañante.
- Placa reflectante delantera, lateral y trasera ubicada con criterio similar a las luces de posición de los automotores. Las laterales deben colocarse de modo que permitan su fácil visualización a no menos de cien (100) metros y en condiciones atmosféricas normales.
- Agarradera no metálica, o cinta pasamanos fijada al cuadro o al asiento, para que el acompañante

pueda sujetarse con ambas manos en aquellos motovehículos de más de cincuenta (50) centímetros cúbicos.

- Dos espejos retrovisores situados uno a cada lado del manubrio, de forma tal que permita al conductor tener una visión hacia atrás no menor a setenta (70) metros.

12. DISPOSITIVOS PASIVOS DE SEGURIDAD

Estos sistemas actúan cuando se produce un accidente y son los encargados de proteger a los ocupantes del vehículo en estas circunstancias. Así, como veremos a continuación con más detalle.

EQUIPO ADECUADO PARA CONDUCIR

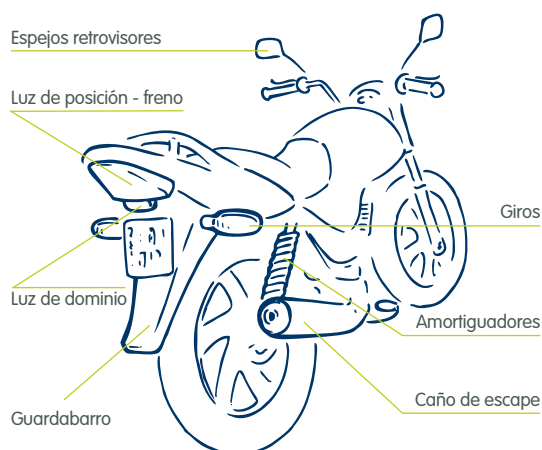
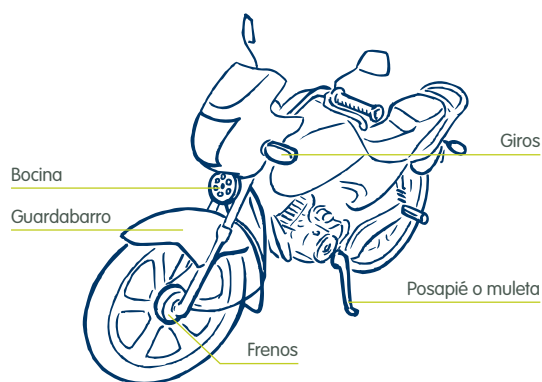
Al conducir, si el equipo lo protege, es el “correcto”. En cualquier siniestro, usted tiene mejores oportunidades de evitar heridas serias cuando usa:

- Un casco aprobado.
- Protección de la cara o de los ojos.
- Ropa protectora.

A. CASCO

Todos los conductores y acompañante deben colocarse un casco de seguridad aprobado al circular en una motocicleta o ciclomotor.

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD



Diversos estudios han demostrado que las heridas en la cabeza y el cuello constituyen la mayoría de las lesiones serias y mortales de los motociclistas y que, con pocas excepciones, las lesiones en la cabeza y cuello se reducen al usar apropiadamente un casco aprobado.

Hay dos clases principales de cascos que proveen dos niveles diferentes de protección: de tres cuartos de cara y de cara completa.

El casco debe cumplir con:

- Las normas de seguridad.
- Quedar bien ajustado todo alrededor.
- No debe tener defectos, tales como grietas, forro suelto o correas deshilachadas.
- El conductor, debe mantener el casco bien abrochado en la cabeza. De lo contrario, si tiene un choque es muy probable que éste vuele de su cabeza antes de poder protegerlo.

¿POR QUE LA OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CASCO?

La primera y fundamental razón es porque así lo exige la ley.

Mucho de las graves consecuencias que observamos en materia de tránsito, que se miden en el importante número de víctimas y lesionados, encuentran su origen en la falta de apego a las

normas legales que rigen la convivencia en un ámbito común como es la vía pública.

Asimismo, de manera inversa, las comunidades que lograron hacer descender abruptamente el número de vidas pérdidas, se basan en una comprensión social extendida respecto de los beneficios del apego a estas normas legales, comprensión en la que evidentemente registramos como sociedad una deuda importante.

De esta falta de apego y cuestionamiento permanente de las normas que rigen la convivencia, el uso del casco, es sólo uno de los casos de resistencia al acatamiento de una norma de convivencia establecida en un texto legal.

La OMS (Organización Mundial de la Salud) organismo de las Naciones Unidas, ha calificado a los accidentes de la circulación, como una ENDEmia, una de la que más estragos ha causado en la sociedad, más que cualquier otra actividad cultural o creación del hombre, aún más que las guerras, por lo menos en este siglo.

De acuerdo a esa calificación, se trata de una “enfermedad” (mal que afecta la salud y la vida), en forma generalizada (epidemia) en toda la sociedad y además crónica.

Claramente, entonces, se trata de un problema de salud pública. Nadie podría pretender que un Estado (en la concepción actual) permanezca inerte y no reaccione frente a semejante situación. Es un

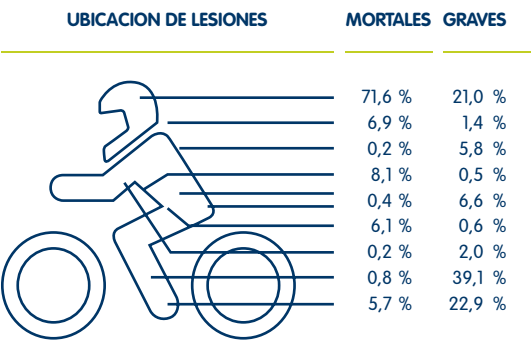
problema de salud frente al cual el Estado debe (no sólo puede) intervenir, a los fines de revertir la situación o, cuanto menos, mitigar las consecuencias que aparece.

Por otra parte, no es cierto que las consecuencias disvaliosas que pueden producirse por el no uso del casco, sólo repercutan en la esfera privada de quien no utiliza el elemento de seguridad. En primer lugar, porque tiene enorme trascendencia en toda la familia de quien resulta víctima de un siniestro del tránsito (impacto en la esfera moral, económica, entre otras). Por lo demás, para la sociedad, la muerte o discapacidad permanente de un individuo tiene consecuencias económicas y sociales serias, diversas y perdurables en el tiempo; desde el momento mismo en que se produce el accidente y la salud pública asiste al herido, desde su traslado a un hospital público donde se le brinda toda la atención y tratamientos que requiera su recuperación. Si después de recuperarse, continúa con alguna discapacidad que le impide continuar con su trabajo anterior, se le brinda una pensión por incapacidad y la atención que pueda necesitar tanto él como su familia. Ante esto aparece casi indiscutible que el daño no es solamente personal. Si fallece, además de la pérdida de su capital laboral, el pago de pensiones y la atención para sus seres queridos implican cargas para toda la sociedad.

En definitiva, no es un problema que se circunscriba en el ámbito económico, pero sí es cierto que, entre las razones, debe contabilizarse la de

índole monetaria, que obviamente debe ser prevista por un Estado responsable.

23. Ref: Casco Protector. Art. 40 inc. "j" Decreto PEN 79/95. Pag. 114



El casco protege la cabeza

Los conocimientos técnicos que sustentan el diseño del casco se basan en la comprensión de lo que sucede en la cabeza después de una colisión de motocicletas.

MECANISMO DE LOS TRAUMATISMOS CRANEALES

Es importante conocer la anatomía de la cabeza para comprender el mecanismo de las lesiones que se producen en la cabeza y el cerebro.

- El cerebro está alojado dentro de la cavidad craneal, de paredes rígidas.

- El cerebro “reposa” sobre los huesos que forman la base del cráneo.
- La médula espinal pasa a través de un orificio que está por debajo del cerebro. Adherida a la cara interna de los huesos del cráneo, hay una membrana resistente llamada duramadre, que rodea el cerebro.
- Entre el cerebro y la duramadre hay un espacio que contiene el líquido cefalorraquídeo, el cual protege al tejido cerebral de las colisiones mecánicas.
- El cerebro “flota” en el líquido cefalorraquídeo, pero sólo puede desplazarse aproximadamente un milímetro en cualquier dirección.
- El cráneo está cubierto por el cuero cabelludo, que brinda cierta protección adicional.

En las colisiones de motocicletas intervienen dos mecanismos principales que causan traumatismos cerebrales: el contacto directo y la aceleración y desaceleración, y cada mecanismo provoca distintos tipos de lesiones.

Cuando ocurre una colisión de motocicleta, el conductor por lo general es despedido del vehículo. Si la cabeza del conductor golpea un objeto, por ejemplo el suelo, se detiene el movimiento de la cabeza, pero el cerebro, que tiene su propia masa, continúa desplazándose hasta que golpea la parte interior del cráneo. Los resultados de este tipo de

lesión pueden ser hasta mortales.

Los traumatismos craneales que resultan de lesiones por contacto o por aceleración y desaceleración se clasifican en dos categorías: traumatismos craneales abiertos y traumatismos craneales cerrados. La mayoría de los traumatismos craneales son consecuencia de lesiones cerebrales cerradas.

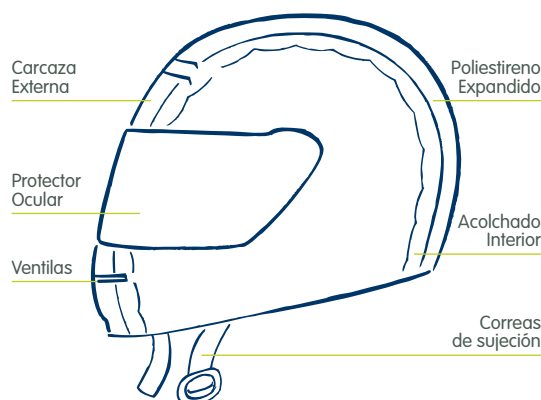
FUNCION DEL CASCO

El casco sirve para reducir el riesgo de traumatismo craneoencefálico graves al aminorar el impacto de una fuerza o colisión en la cabeza.

El casco cumple tres funciones:

- Reducir 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 el área 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.

Estas tres funciones se cumplen combinando las propiedades de cuatro componentes básicos del casco:



El Armazón: Es la capa externa resistente del casco, que distribuye el impacto sobre una superficie grande y de ese modo aminorar la fuerza del impacto antes de que llegue a la cabeza. Si bien el armazón es firme, está diseñado para comprimirse cuando choca contra algo duro. Brinda protección contra la penetración de pequeños objetos agudos que se desplazan a alta velocidad y también protege la espuma interior del casco contra abrasiones y golpes durante el uso cotidiano. Estos requisitos implican que el armazón debe ser duro y por lo general tiene un exterior pulido.

El relleno que absorbe el impacto: Está hecho de un material acolchado y elástico, por lo general poliestireno expandido, comúnmente llamado "telgopor". Esta capa dense amortigua y absorbe el impacto cuando el casco se detiene y la cabeza continúa en movimiento.

Espuma interior: Es la capa blanda de espuma y tela que está en contacto con la cabeza. Contribuye a mantener cómoda la cabeza y a que el casco se ajuste apropiadamente.

El sistema de retención: Es el mecanismo que mantiene el casco en la cabeza durante la colisión. Hay correas unidas a cada lado del casco. Las correas que van en la barbilla y el cuello están específicamente diseñadas para que el casco se mantenga en su lugar durante un impacto y deben estar abrochadas correctamente para que el casco proteja según se pretende.

Homologación y certificación: La homologación es un procedimiento de aprobación por parte del Estado (o de un organismo delegado IRAM - IINTI) en el que se somete a ensayos el casco y cada uno de sus elementos (en la mayoría de los casos los destruye) y si superan las pruebas reglamentarias (que establece la "norma técnica") son homologados y se otorga la certificación de homologación de autoparte de seguridad (C.H.A.S.) quedando legalmente autorizada su comercialización en todo el territorio nacional. Es lo que sucede en Europa con los cascos y la mayoría de los elementos de seguridad de los vehículos, 21 países forman parte de

este convenio, quedando homologados automáticamente para todos ellos.

En síntesis: nunca debe usarse ni permitirse el uso de cascos destinados a otra actividad (ej.: casco industrial), ni aquellos que no reúnan los requisitos de seguridad que lo hacen apto. Es como querer reemplazar el paracaídas por un paraguas.

La Ley Nacional N° 24.449 junto con el decreto 779/95, establecidos para proteger la seguridad de los consumidores argentinos, designan a la Secretaría de Industria para establecer un sistema de certificación de Homologación de Autopartes de Seguridad (C.H.A.S.) para todo componente o pieza destinada a repuestos de vehículos automotores, cascos vehiculares, etc.

MITOS EN EL USO DEL CASCO

Existen numerosos interpretaciones que intentan fundamentar el no uso de este dispositivo de seguridad, que el mismo genera lesiones en las cervicales, el ruido, la visión o el calor. Por esto es importante explicar con fundamentos teóricos los prejuicios que estos mitos transmiten.

Región cervical y clavículas

- En tantos años de investigaciones específicas no hay evidencias de que el casco provoque o agrave estas lesiones.
- Ha habido casos de leve dislocación por no lle-

var el casco sujeto correctamente.

- En este caso también puede suceder que al rotar el casco mal aferrado, permita una lesión en parte que no cubre.
- Se ha demostrado que en la clavícula es casi imposible que tenga incidencia.

Carrilera y barbillera

Tampoco hay evidencias de que estas partes del casco (las que cubren, respectivamente, la parte posterior de la mejilla y el mentón), causen lesiones. A lo sumo provoca alguna abrasión leve, aún con la tensión de rotura, equivalente a 272 kg. (una de las pruebas reglamentarias a la que se lo somete), que es superior a la que puede originarse en una colisión.

Visión periférica

Ha sido una de las objeciones más escuchadas. En definitiva no se reduce el campo visual más que lo que lo harían muchos de los anteojos de uso habitual.

De todas maneras una investigación llevada a cabo por la National Traffic Safety Administration (Dpto. Transporte USA) demostró que los cascos de cobertura total restringen la visión periférica horizontal en 3% solamente. En tanto que el de cobertura facial total regulado por la norma ANSIZ90.1 y la N° 218 de la Federal Motor Vehicle Safety Institute, apenas supera un poco

el porcentaje recién mencionado.

Otro estudio de la Universidad del Sur de California, demuestra que la gran mayoría de los accidentes ocurre dentro del campo visual frontal (120 grados), para lo que no era necesaria la visión periférica. De todas maneras podría ampliarse el campo visual del casco, con un mayor corte lateral, pero se le disminuiría superficie de protección en partes vitales, por ello es que se ha buscado un adecuado equilibrio, que es lo que reflejan las normas de estandarización mencionadas y la mayoría de las existentes.

Aspectos auditivos

En general las motocicletas tienen un elevado nivel de decibeles de ruido propio, por lo tanto el ruido que pretenda escucharse debe ser bastante más fuerte que el de la moto. De esto se concluye que si se puede oír el motor de ésta, obviamente, se escucharán los demás ruidos. En cualquier caso reglamentario puede escucharse el ruido de la propia moto.

El casco constituye por su estructura (abierto en su base) un elemento de fácil penetración del ruido, siendo este muy difícil de aislar. Por otra parte para evitar el acceso de las ondas auditivas no podría permitirse la entrada de aire –que es el medio por el que se transmite– siendo ello imposible. El otro argumento de que ocasiona pérdidas auditivas, es totalmente falso, puesto que el reducir el nivel de ruido mal puede aumentarlo a la vez.

Aspectos térmicos

El casco sirve de resguardo a quien lo utiliza, tanto de las bajas temperaturas como de la influencia de los rayos solares. Los materiales con que se fabrican son aislantes y eficaces para contrarrestar las condiciones climáticas adversas. La capa que recubre su parte exterior es refractante, siendo más frescos aquellos que son de color blanco o claro. Los rayos solares de ninguna forma, influyen en la temperatura interior del casco, estando esta regulada por el calor corporal o la temperatura ambiente.

La forma del casco tipo jet, está específicamente diseñada para países tropicales o de altas temperaturas. Pero los modernos cascos tienen un eficaz sistema refrigerante por el aire que recibe.

En consecuencia la presunta incomodidad del casco en verano, queda bastante reducida y resulta insignificante ante sus mayores ventajas, aún para protección ante la intemperie. Finalmente no se conocen lesiones provocadas por el calor.

Acumulación de anhídrido carbónico

Realmente esta afirmación carece de posibilidad sería de producirse, ya que no se conoce ninguna norma de construcción que admita cascos herméticos.

Todos tienen sistema de renovación de aire y de refrigeración, como vimos en el punto anterior.

Peso del casco

Si bien la tecnología permite hoy cascos de alta resistencia, muy livianos, las pruebas con cascos de mayor peso han confirmado lo que en teoría resulta indiscutible: no hay complicación en accidentes por el peso mayor que pueda tener. Ya que lo que interesa es el centro de gravedad del mismo, sea coincidente con el de la cabeza. Pues sucede que en los choques de motos la cabeza acompaña al cuerpo, no como en los automóviles donde el cuerpo está sujeto al asiento mediante el correa.

Por esta causa no tiene sentido un cabezal (sujeta cabeza) en la moto, porque siempre la cabeza va a tener la misma inercia que el resto del cuerpo, va a seguir el mismo itinerario.

Molestia de su portación

Es una observación cierta pero no alcanza a ser motivo de justificación para impugnar su uso. En principio debería quedar con la moto, pero por cuestiones de seguridad a veces no es posible y debe llevarse de compañía. Las soluciones han surgido en varios países o las ha hecho posible la tecnología misma: hay especies de guardarropas en las mismas playas de estacionamiento en los comercios (especialmente en clubes y bares) y en muchos modelos modernos de motocicletas tienen un espacio seguro para colocarlo o existe la posibilidad de asegurar el casco con un candado o cadena al propio vehículo. De todas maneras no es más incó-

modo que llevar un portafolio o una cartera.

El color del casco

Los colores no son sólo una cuestión de gustos estéticos. En el momento de comprar un casco hay que tener en cuenta que las tonalidades claras son mucho más visibles que las oscuras. Este fenómeno tan evidente es de vital importancia en la circulación diaria, donde resulta fundamental para el motorista... ser visto.

Un protector que destaque sobre el entorno evitará que pasemos desapercibidos. No debemos olvidar que la reducida superficie frontal de nuestra moto, junto con una aceleración superior al resto de vehículos, puede convertirnos en poco menos que invisibles.

¿Cómo lo ves?

Un casco en malas condiciones, no sólo es ineficaz en caso de accidente, sino que puede ayudar a provocarlo.

Un ejemplo claro de éste punto son las pantallas en mal estado. ¿Quién no ha llevado un visor rayado? En conducción diurna limitan considerablemente la visión, pero cuando resultan realmente peligrosas son por la noche, produciendo continuos alargos de los destellos de las luces que comprometen nuestra seguridad. Ante una pantalla rallada sólo hay una solución: comprar una nueva.

Otro punto importante es la fijación de la pantalla. Hay que cerciorarse de que los tornillos que la sujetan se encuentren en condiciones y suficientemente apretados. Una visera mal ajustada se abre bruscamente con la fuerza del viento (sobre todo si giramos la cabeza).

Cascos “pret á porter”

Los cascos, como cualquier prenda de vestir, tienen sus tallas y medidas. Como si fueran pantalones, y por seguir con el símil, el protector elegido no debe ser tan justo que nos apriete mucho, ni tan holgado que se mueva como un sombrero de paja.

Al probarlo debemos mover la cabeza en todas las direcciones, e intentar girarlo con las manos. Si se mueve fácilmente, es que nos hemos equivocado de número.

ATADO, BIEN ATADO

Un casco si no se abrocha no sirve para nada. Un protector con la correa suelta sólo sirve para molestar, produciendo más incomodidades que uno correctamente abrochado. Evidentemente en caso de accidentes saldrá despedido al instante sin cumplir ninguna de sus funciones.

Pero no es peligroso únicamente en situaciones límite cuando se produce un impacto. En nuestra circulación cotidiana, un casco mal sujeto se mueve constantemente por las inercias y la fuerza del

viento, pudiendo llegar en ocasiones a limitarnos la visión, o distraernos si pierde el equilibrio, instando a provocar un accidente al querer recuperarlo instintivamente.

La correa de la barbilla debe estar siempre abrochada, no sólo por seguridad, también por comodidad.

INSTRUCCIONES DE USO

Para su máxima seguridad es importante que el casco esté bien calzado, con confort, o sea: no deberá ser muy holgado, pues podrá moverse fácilmente sobre la cabeza y caer sobre los ojos, perjudicando la visión, lo que también puede ocurrir si girara lateralmente sobre la cabeza.

Asegúrese siempre que el sistema de retención, cintas del barbijo, esté correctamente abrochado de modo de mantener el casco firme sobre la cabeza. En caso de duda, antes de utilizarlo, revise y asegúrese que el sistema de retención esté bien firme. Tal actitud es para evitar que en caso de accidente, el casco reciba impactos en diferentes direcciones y como consecuencia de ello se salga de la cabeza.

- El casco deberá permitir, si fuera necesario, el uso de anteojos correctivos o de sol.
- El visor deberá permitir, si fuera necesario, el uso de anteojos correctivos o de sol.

- El visor no deberá elevarse por encima del plano horizontal. Deberá estar fijo firmemente para poder dar protección facial efectiva.
- El borde trasero (posterior) del casco no debe entrar en contacto con las vértebras cervicales, cuando el usuario oscila la cabeza para atrás.

PARA SU SEGURIDAD

- Los daños en el casco pueden ser causados por caídas, aunque los mismos no sean visibles.
- Si el casco ha sufrido un golpe severo, habrá una disminución sustancial de la protección ofrecida, aunque el daño no sea visible, el casco se torna inapropiado para el uso, debiendo ser sustituido por uno nuevo y destruido el viejo o el dañado.
- No producir modificaciones en el casco, por cuenta propia.
- No aplicar sobre el casco pinturas, o adhesivos, o disolventes a no ser los indicados por el fabricante.
- No exponer al casco a elevadas temperaturas para evitar el riesgo de deterioro de sus materiales.
- No retirar los autoadhesivos retrorreflectivos.
- No utilizar para limpieza del casco nafta u otros disolventes químicos.
- **IMPORTANTE:** Utilice únicamente repuestos originales.

INSTRUCCIONES PARA SU CONSERVACION. CASCO Y VISOR.

Para la conservación y limpieza lavar únicamente con jabón neutro y agua dejando secar a temperatura ambiente. Para pulimento final del casco podrá ser usada cera automotriz con auxilio de una franela limpia y seca.

Existen en el mercado, dos tipos de cascos: el de competición y el de turismo.

El primero, de tipo integral factible de ser empleado para largos viajes en áreas rurales y el otro para la ciudad, en ambos casos debe ser homologado, debiéndose exigir el N° CHAS, que establece que el mismo responde a la norma de control de calidad correspondiente.

La norma IRAM 3621, fija condiciones de audición y ventilación para los cascos, correcta visualización lateral, así como de conformación de arnés, barbijo, relleno amortiguador, prensa nuca.

Asimismo respecto a la copa envolvente, establece su lisura y la forma redondeada de los remates de los roblones, instando al empleo de colores claros y brillantes y la incorporación frontal, lateral y posterior de material retrorreflectante, para una mejor visualización nocturna del motociclista.

Independientemente, se recomienda no pintar con esmalte sintético los cascos plásticos, pues el disolvente de la pintura ejerce un efecto de

desgaste prematuro y reduce la vida útil de los mismos.

PROTECCION OCULAR Y DE LA CARA

Una máscara de plástico resistente puede ayudarlo a protegerse toda la cara en un impacto. Asimismo, lo protege del viento, el polvo, la suciedad, la lluvia, los insectos y las piedritas arrojadas hacia atrás por los vehículos que van adelante.

La mayoría de los parabrisas no protegen a los ojos del viento. Tampoco los lentes regulares o los de sol.

Para que sea eficaz, la protección de la cara y los ojos deberá:

- Estar libre de rasguños.
- Estar hecha de un material resistente a la perforación.
- Ofrecer una vista despejada hacia cualquier lado.
- Permitir que circule el aire a fin de no empañarse.

B. CAMPERA

Las camperas están fabricadas de muchos materiales resistentes, el cuero comúnmente usado, le ofrecerá mayor protección. Se puede adquirir campera de cuero con ventilaciones (cierres), las cuales son confortables cuando el tiempo es ca-

luroso, porque permiten que fluya una corriente de aire a través de la campera.

Las camperas son muy útiles porque para proteger del impacto, de abrasiones e incluso de punturas (heridas con material o instrumento punzante) lo ideal es adquirir una campera que sea flexible, elástica, que tenga esponja en las uniones, kevlar y ribetes (el kevlar es una fibra que se utiliza mucho para ropa resistente de protección inclusive para chalecos antibalas) la campera de cuero para ser más resistente. Debe tener al menos 1 mm de espesor.

C. PANTALONES

Los pantalones deben quedar lo suficientemente ajustados como para evitar que se sacuda con el viento, y al mismo tiempo permitir que usted tenga libertad de movimiento.

El cuero y telas sintéticas y fuertes ofrecen la mejor protección, porque en caso de caídas nos protegen de las abrasiones y de raspones contra el pavimento.

D. GUANTES

Los guantes protegen las manos y ofrecen una mejor oportunidad de agarrarse bien del manubrio y los controles. Deben estar hechos de cuero o material similar duradero.

E. BOTAS O ZAPATOS

Las botas o zapatos deben ser fuertes y lo suficientemente altos como para proporcionar protección y apoyo a los tobillos. La suela debe ser de material fuerte, duradero y antideslizante. Esconda los cordones para que no se atoren en la motocicleta.

Un calzado adecuado es necesario nunca con sandalias, alpargatas o zapatillas livianas, las mujeres evitar conducir con calzados con tacos altos o demasiados sueltos.

F. VESTIMENTA PARA LLUVIA

Cuando llueve o hace frío, su ropa debe abrigarlo y conservarlo seco así como protegerlo contra lesiones. No se puede controlar la motocicleta si está entumecido por el frío. Manejar por largo tiempo cuando está haciendo mucho frío puede causar grandes escalofríos y fatiga. Los trajes impermeables de buena calidad resisten rasgarse o inflarse a altas velocidades. Recuerda que sea de alta visibilidad, los otros conductores tienen disminuida su campo visual ante esta adversidad climática.

G. VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD

Cuanto más lo vea la gente, menos probabilidades de siniestros habrá. La ropa de colores brillantes es preferible a la de colores oscuros.

Para la noche puede adquirir vestimenta reflectiva, o colocar fajas reflectivas en su casco y en las tobilleras de sus botas.

Cabe destacar que el artículo 46 de la Ley Provincial N° 13.133, dispone la utilización de chaleco o bandolera reflectante como elemento de seguridad para quienes circulen en moto.

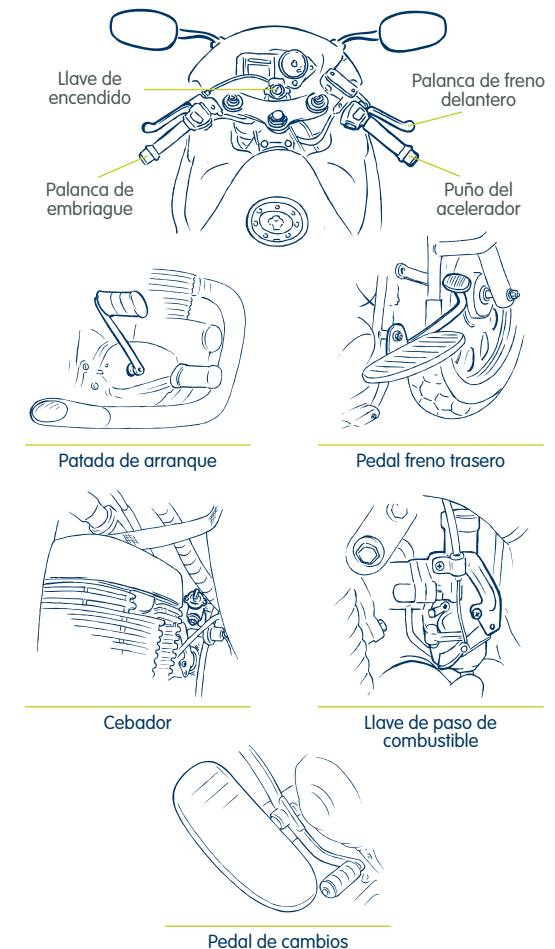
Así, expresamente establece que “Los conductores y acompañantes de rodados comprendidos en las categorías técnicas L.1, L.2, L.3, L.4, y L.5 (motovehículos), cuatriciclos y bicicletas, deberán circular con casco reglamentario y chaleco o bando lera reflectante, los cuales tendrán impreso, en forma legible, el dominio del vehículo que conducen. Su incumplimiento será considerado falta grave”

24. Ref: Casco Protector. Incumplimiento. Art. 83 incs. 18 y 19 Ley Prov. 13.169. Pag. 114

13. DISPOSITIVOS PASIVOS DE SEGURIDAD

La seguridad activa es la encargada de evitar situaciones de riesgo que pueden provocar accidentes. Existen variados equipamientos de estabilidad que se pueden incorporar a un vehículo, los cuales en descritos en detalle en las siguientes hojas. Sin embargo, el diseño inicial del vehículo es una de los factores más influyentes en su estabilidad, independientemente de los elementos adicionales.

A. COMANDOS DE UNA MOTOCICLETA



B. SISTEMA DE ILUMINACION

(Art. 31 de la Ley Nacional 24.449)

- Faros delanteros: de luz blanca o amarilla, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica.
- Luces de posición: que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados.
- Delanteras de color blanco o amarillo.
- Traseras de color rojo.
- Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación.
- Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación.
- Luces de giro: intermitentes de color amarillo, delante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados.
- Luces de freno traseras: de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste.
- Luz para la patente trasera.
- Luces intermitentes de emergencia, que incluye a todos los indicadores de giro.

C. SISTEMA DE DIRECCION

Se entiende por dirección o sistema de dirección a todos los elementos que contribuyen a colocar las ruedas directrices según la acción del conductor.

Más allá de los diferentes tipos y mecanismos de dirección, existen características que deben estar presentes en todos los sistemas para garantizar una buena maniobrabilidad, que son:

SEGURIDAD

Uno de los elementos preponderantes en la seguridad durante la conducción es sin duda el sistema de dirección.

Los factores que influyen en este punto son la ingeniería usada en su construcción, como así también la calidad de los elementos que la componen y el correcto mantenimiento del sistema.

SEMIPERMEABILIDAD

El sistema de dirección debe ser semipermeable, es decir, la ejecución de una maniobra del conductor con el volante debe ser transmitido a las ruedas pero las irregularidades propias del camino no deben ser trasladada al volante en sentido inverso.

CONFORTABILIDAD

La dirección debe ser confortable durante su manejo, resultando cómoda y ligera durante las maniobras para evitar la fatiga y cansancio durante la conducción.

PRECISION

Esta característica es la suma de muchos factores en el sistema de dirección, como el desgaste de las piezas que debería de ser simétrico y parejo, las cotas de la dirección, el estado mismo de los neumáticos, etc.

En suma estos factores deben de permitir una maniobrabilidad precisa y consistente con el accionar del conductor.

La dirección de la moto es envidiable porque está al alcance de la palma del conductor, pero a contraposición recibe más cerca las irregularidades del terreno.

La moto tiene un sistema de dirección más sencillo a comparación de auto que posee numerosos engranajes y elementos confirmativos además de desmultiplicadores transmitiendo al conductor y al vehículo menor intensidad de los golpes. Posee un manillar con un recorrido breve de radio de giro, unido con elementos a una barra o eje de dirección y a través de una brida de sujeción, se une a la rueda delantera.

Es por eso que debe mantenerse lo mejor posible sus piezas y elementos, el sistema de dirección está en grupo con el conjunto de suspensión y sistema de frenado, dejando a la rueda delantera saturada de funciones.

Las irregularidades pueden gastar los cojinetes de la misma, no mantendremos la dirección recta y en las curvas no sigue la traza marcada teniendo sensación de inestabilidad otro síntoma de desgaste es cuando frenamos bruscamente se produzca movimientos pequeños, oscilaciones. Otra forma de no tener inconvenientes en la dirección es verificar periódicamente que la rueda gire sin resistencias, si la hay desarmar el rodamiento delantero para cotejarlo, lo podemos hacer cuando arreglamos una pinchadura o cambio de cubierta.

Mantener la dirección en óptimas condiciones

representa recibir la menor cantidad de golpes hacia nuestro cuerpo aunque no queramos verlo así, evitaremos el doble de trabajo de mantenerla estable disipando la fatiga y el stress de conducción.

El neumático debe tener las libras correctas respecto del manual y es el que nos diagnosticara si el sistema de dirección o suspensión esta deficiente por su mal desgaste.

D. SISTEMA DE FRENADO

El sistema de frenos está diseñado para que a través del funcionamiento de sus componentes se pueda detener el vehículo a voluntad del conductor.

La base del funcionamiento del sistema principal de frenos es la transmisión de fuerza a través de un fluido que amplía la presión ejercida por el conductor, para conseguir detener el motovehículo con el mínimo esfuerzo posible.

Tipos de sistemas de frenos

En la actualidad, los dos grandes sistemas que se utilizan en los conjuntos de frenado son: frenos de disco (contracción externa) y frenos de tambor (expansión interna).

Todos los conjuntos de frenado sean de disco o de tambor tienen sus elementos fijos sobre la

mangueta del vehículo, a excepción de los elementos que le dan nombre y que son sobre los que realizamos el esfuerzo de frenado (estos elementos son solidarios a los conjuntos de rueda a través de pernos o tornillos).

Características del freno de disco

- Mayor refrigeración
- Montaje y funcionamiento sencillo
- Piezas de menor tamaño para la misma eficacia

Características del freno de tambor

- Mayor eficacia (mayor superficie)
- Refrigeración escasa
- Sistema más complejo

Frenos de tambor: Este tipo de frenos se utiliza en las ruedas traseras de muchos motovehículos. Presenta la ventaja de poseer una gran superficie frenante; sin embargo, disipa muy mal el calor generado por la frenada.

Los frenos de tambor están constituidos por los siguientes elementos:

- Tambor unido al buje del cual recibe movimiento.
- Plato portafreno donde se alojan las zapatas que rozan con dicho tambor para frenar la rueda.
- Sistema de ajuste automático.

- Actuador hidráulico.
- Muelles de recuperación de las zapatas.

Frenos de disco: Utilizado normalmente en las ruedas delanteras y en muchos casos también en las traseras. Se compone de:

- Un disco solidario al buje del cual toma movimiento, pudiendo ser ventilados o normales, fijos o flotantes y de compuestos especiales.
- Pinza de freno sujeta al porta pinzas, en cuyo interior se aloja el bombín o actuador hidráulico y las pastillas de freno sujetas de forma flotante o fija.

E. SISTEMA DE SUSPENSION

Gran parte de la comodidad de andar en motovehículo lo brinda la suspensión. El sistema de suspensión es un grupo de piezas, colocados entre los ejes y el chasis de la motocicleta, que se encargan de proporcionar comodidad a la motocicleta y estabilidad al vehículo.

Las irregularidades del terreno sea cual fuere, baches, pozos, lomos de burro, empedrado, deben llegar totalmente disminuidos en fuerza al chasis, sin despegarse los neumáticos de la calzada o camino, es por eso que su mantenimiento sea constante, cambiando los aceites de las horquillas y verificar si hay que cambiar partes

de la suspensión tanto delantera como trasera (amortiguadores)

Una elevación exagerada o una reiterada desunión del neumático del piso nos harán perder estabilidad y adherencia y ante una frenada de pánico la moto recorrerá demasiados metros perdiendo efectividad y no podremos evitar una colisión u obstáculo.

Los principales componentes de la suspensión son:

- Horquillas.
- Telescopios.
- Brazo Oscilante o tijera.
- Amortiguadores.
- Llantas.

La suspensión delantera compuesta por la horquilla absorbe los golpes entre la rueda delantera y el chasis. Los telescopios reducen la extensión y recorridos de los resortes espirales después de la compresión. La rueda delantera con su cubierta en condiciones y el libraje de inflado correcto transmitirá la potencia del motor en forma de movimiento rotatorio.

Para la suspensión trasera de las motocicletas se usa ampliamente la amortiguación tipo Brazo Oscilante o Tijera, donde el Brazo Oscilante va provisto con amortiguadores montados entre el

chasis y el Brazo Oscilante

Tiene dos misiones principales:

- Mantener las ruedas en contacto con el suelo en todo momento.
- Procurar que las partes de la moto que están ancladas a las ruedas, es decir, todo aquello que no son las ruedas y la parte fija a ellas, (que se denomina masa no suspendida) se mantenga en una trayectoria rectilínea con respecto al suelo.

F. NEUMATICOS

Un buen nivel de adherencia es el resultado de la suma de unos cuantos factores. La forma de la banda de rodadura, la flexibilidad de la carcasa, el tipo de goma, la temperatura a la que se encuentra, la presión del aire e incluso las suspensiones, tienen mucho que decir al respecto.

La goma con la que se fabrican los neumáticos no podría, ni de lejos, soportar tantos esfuerzos si no fuera por la carcasa que, haciendo de esqueleto, da forma y consistencia al neumático. Un particular "esqueleto" cuyos "huesos" -y pido perdón por el símil- se fabrican con hilos sintéticos como el rayón, el nylon u otras aramidas de gran resistencia tipo Kevlar que, entrelazados y mezclados con el caucho, dan forma a lo que todos conocemos con el nombre de lonas.

Entre la carcasa y la goma exterior de la banda

de rodadura, podemos encontrar a los cinturones que -siguiendo con el símil- son algo así como los "músculos" del neumático. De hecho, no dejan de ser tejidos similares a los de la carcasa. La diferencia es funcional, ya que los cinturones nunca llegan a abrazar por completo al neumático. Los podemos encontrar en los flancos y/o en la corona (por debajo de la banda de rodadura) y su función es reforzar la carcasa en puntos concretos para mejorar la consistencia.

Además, cumplen la no menos importante función de absorber las tensiones que soporta la goma en contacto con el terreno (flexiones por inclinación, aceleración, frenada, temperatura, irregularidades del asfalto, etc.) para descargarla de tanto estrés y facilitar que pueda dedicarse en cuerpo y alma a pegarse al asfalto.

Del diseño y elasticidad de la carcasa y los elementos estructurales que la acompañan (cinturones, talones, capas estabilizadoras, etc) dependerá en gran medida la huella de pisada del neumático. Y hablar de huella es lo mismo que decir cantidad de goma en contacto con el asfalto. Un valor que varía constantemente en función de las fuerzas laterales ("deformación lateral" al girar) y -o las radiales ("deformación al chafarse" mientras frenamos o aceleramos).

Por lo tanto, una parte nada despreciable de la adherencia, la manejabilidad y hasta de la duración del neumático dependerá de la huella que mantenga en todo momento.

F. MANTENIMIENTO DE UNA MOTOCICLETA

INSPECCION DIARIA	INSPECCION SEMANAL
EMBRAGUE El juego libre de la palanca de embrague debe estar entre 15 y 20 mm.	BATERIA Verifique el nivel de agua destilada e inspeccione si los terminales están sulfatados. En ese caso, límpielos con un cepillo y agua hirviendo.
FRENOS El juego libre debe estar entre 15 y 20 mm tanto en la palanca de freno delantero como en el pedal de freno trasero.	FRENOS En el caso que los frenos de su moto sean hidráulicos, verifique el nivel de líquido semanalmente.
COMBUSTIBLE Verifique el nivel de combustible.	ACEITE DE MOTOR Tenga siempre presente revisar el nivel de aceite del motor antes de poner la moto en marcha.
ESPEJOS Verifique la Posición y el ajuste de los dos espejos retrovisores.	CADENA DE TRANSMISION El juego libre de la cadena debe ser de aprox. 20 mm. No debe estar demasiado tensionada ni muy floja. Lubríquela periódicamente.
MOTOR Cuando el motor llegue a temperatura normal de funcionamiento, verifique si existen ruidos extraños.	NEUMATICOS Mantenga la presión de los neumáticos según los valores que recomienda el manual del usuario. Verifique que las cubiertas no tengan rajaduras, ni piedras en el interior de las ranuras.

14. FACTORES DE RIESGO

A. INCREMENTAR LA VISIBILIDAD

En choques con motociclistas, los conductores a menudo declaran que nunca la vieron. Desde adelante o desde atrás, el tamaño de una motocicleta es mucho más pequeño que un vehículo de pasajeros.

Asimismo, es difícil ver algo que no se está buscando y la mayoría de los conductores no están prestándole atención a las motocicletas. Por ello, es importante tener en cuenta que aunque un conductor vea acercarse a una motocicleta, el conductor de la misma no necesariamente está a salvo. Los vehículos más pequeños parecen estar más lejos y moverse más despacio de lo que en realidad están y lo hacen.

Por otro lado, existen muchas motocicletas que al arrancar el motor encienden el faro, lo cual ayuda a visibilizar el vehículo aún en los días de sol.

Otra clave para facilitar la visibilidad tiene que ver con posicionar la motocicleta donde pueda ser vista y nunca colocarse detrás de un camión ni en el punto ciego de un vehículo, sino que es conveniente tomar un carril amplio y hacerse ver con el resto de los vehículos.

Otro aspecto importante es el estado de alerta que cada conductor debe tener para lo cual se

recomienda la circula sin girar el cuello sino con la mirada hacia delante y utilizando los espejos.

B. INTERSECCIONES

La mayoría de las colisiones se producen en las intersecciones (bocacalles); y la situación más frecuente es la de un vehículo girando a la izquierda delante de la motocicleta. Cualquier intersección es potencialmente peligrosa, por ello se recomienda siempre verificar el tránsito viniendo de los lados derecho e izquierdo y asegurarse que nadie esté circulando por detrás a una distancia muy cercana.

C. AL PASAR A OTROS VEHICULOS

Antes de realizar el adelantamiento, se aconseja estar a dos segundos detrás del vehículo que quiere pasar y posicionarse del lado izquierdo de su carril. Desde esa posición, hay que observar el tránsito que viene de la mano contraria para asegurarse que existe la distancia suficiente como para pasar con seguridad.

Si posee el espacio adecuado para pasar, es necesario mirar los espejos, encender la luz de giro izquierdo y siempre mirar sobre el hombro. Si en ese momento la calzada está libre de vehículos, se recomienda moverse en el carril izquierdo y pasar al vehículo, sin arrimarse al mismo. Una vez en el momento de sobrepaso, es aconsejable hacerlo

lo más rápido posible, pero sin exceder el límite de velocidad. Luego, antes de volver al carril derecho, es preciso señalar la intención de hacerlo y asegurarse que existe suficiente espacio entre la motocicleta y el vehículo que se ha pasado.

Si algún vehículo acelera justo después de haber pasado a la motocicleta, es pertinente retomar el carril, apagar la luz de giro y continuar hacia adelante con cuidado.

D. SUPERFICIES

Superficies irregulares y obstáculos

Los aspectos a considerar en este caso, son los siguientes:

- Disminuir la velocidad lo más que se pueda antes de hacer contacto con el obstáculo.
- Asegurarse que la motocicleta esté derecha.
- Levantarse un poco del asiento colocando el peso en los reposapiés para absorber el impacto con las rodillas y codos; y evitar ser arrojado de la motocicleta.
- Justo antes del contacto con el obstáculo, reducir un poco la velocidad para aligerar la parte delantera de la motocicleta.
- Si pasa sobre un objeto, aléjese del camino y revise las llantas para ver si están dañadas antes de seguir manejando.

Superficies resbalosas

Aspectos a considerar:

- Disminuir la velocidad antes de llegar a una superficie resbaladiza para reducir la posibilidad de patinamientos.
- Cuando hay superficies resbaladizas, la motocicleta necesita más distancia para frenar.
- Evitar movimientos repentinos ya que cualquier cambio repentino de velocidad o de dirección puede causar un patinamiento.
- Al aumentar la velocidad, hacer cambios, girar o frenar, se recomienda hacerlo suavemente,
- Usar ambos frenos. El freno delantero es eficaz, aún en superficies resbaladizas, por ello se aconseja oprimir la palanca del freno gradualmente, para evitar que se trabe la rueda delantera y luego oprimir suavemente el freno trasero.
- Es imprescindible estar atento a las manchas de aceite que puedan aparecer al colocar el pie para parar o estacionarse, ya que el conductor puede resbalar y caerse.
- Si la motocicleta comienza a caerse, se podrá mantener el equilibrio pero hay que asegurarse de no tocar los frenos. De ser posible, es conveniente oprimir el embrague (clutch) y atravesar el área. Intentar esta maniobra de cualquier otra forma que no sea a la velocidad más lenta puede ser peligroso.

D. CONDUCCION

Conducción nocturna

Por la noche, es más difícil ser visto al conducir una motocicleta. Distinguir la luz delantera o trasera de su motovehículo, aparte de las otras luces, no es fácil para los conductores.

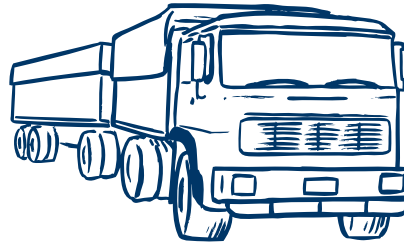
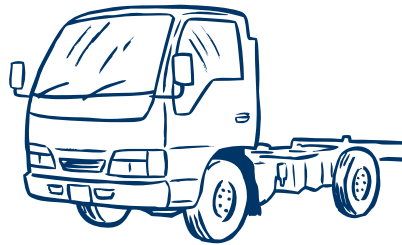
Para compensar esta situación, es necesario:

- Disminuir la velocidad.
- Aumentar la distancia de los otros vehículos.
- Utilizar las propias luces y aprovechar la luz de los otros vehículos para ver bien la superficie del camino.

Conducción en condiciones adversas

- **Lluvia:** circular despacio y procurar aumentar la distancia de seguridad, frenar suavemente, sobre todo con el freno delantero.
- **Frío:** protegerse con ropa adecuada.
- **Viento:** si es lateral y fuerte, se debe reducir la velocidad y tomar con fuerza el manubrio.
- **Niebla:** reducir la velocidad, adaptarse al espacio iluminado por las luces, mantener la distancia de seguridad y dejar entreabierta la pantalla del casco para que no se empañe.

B LICENCIA PROFESIONAL CLASE C - D - E TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS



1. REGLAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE. EXIGENCIA COMUNES.

(Art. 53 de la Ley Nac. 24.449 y decreto pen 779/95)

- Los vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga no deben tener una 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.

De veinte años (20) para los de carga.

- Los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

Ancho: dos metros con sesenta centímetros.

Alto: cuatro metros con diez centímetros.

Largo: Camión simple: 13 mts. con 20 cms.

Camión con acoplado: 20 mts.

Camión y ómnibus articulado: 18 mts.

Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 mts. con 50 cms.

Ómnibus: 14 mts. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados.

- Los vehículos y su carga no deben tener un peso mayor:

Por eje simple:

Con ruedas individuales: 6 toneladas;

Con rodado doble: 10,5 toneladas;

Por conjunto (tándem) doble de ejes:

Con ruedas individuales: 10 toneladas;

Ambos con rodado doble: 18 toneladas;

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

En total para una formación normal de vehículos: 45 toneladas;

Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: 30 toneladas.

- Deben obtener la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido para cualquier Trámite relativo al servicio o al vehículo.
- Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar.
- Los no videntes y demás discapacitados pueden trasladarse con un animal guía o con el aparato de asistencia que utilicen.
- En el servicio de transporte de pasajeros por ca-

rrtera se brindará al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro.

- Deberán contar con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente.
- Cuando se verifique la circulación de un vehículo en infracción se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas.

2. REGLAS DEL TRANSPORTE PUBLICO

(Art. 54 de la Ley Nac. 24.449 y decreto PEN 779/95)

Además de las normas anteriores regirán las siguientes:

- El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas, cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada.
- 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 este mismo beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida (embarazadas, discapacitadas, etc.), que además tendrán preferencia para el uso de asientos.

- 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.
- Queda prohibido en los vehículos en circulación, fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos, o llevar sus puertas abiertas.

3. REGLAS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR

(Art. 55 de la Ley Nac. 24.449 y decreto PEN 779/95)

- En el transporte de escolares o menores de 14 años, deberá extremarse la prudencia en la circulación y cuando su cantidad lo requiera serán acompañados por una persona mayor para su control. No deberán llevar 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 deberán tener sólo asientos fijos, elementos de seguridad y estructurales necesarios, distintivos y una adecuada higiene.
- Deberán tener cinturón de seguridad combinado e inerciales, de uso obligatorio en todos los asientos del vehículo.
- Los transportistas escolares, tendrán que adecuar sus vehículos a estas disposiciones en un plazo no mayor de un (1) año.

4. REGLAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

(Art. 56 de la Ley Nac. 24.449 y decreto PEN 779/95)

- Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:
- Estar inscriptos en el registro de transportes de carga correspondiente;
- 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.
- Proporcionar a sus choferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación.
- Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades, en los casos y forma reglamentada.
- Transportar la carga excepcional e indivisible en vehículos especiales y con la portación del permiso otorgado por el ente vial competente.
- Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria.
- Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de

sujeción que cumplan las condiciones de seguridad reglamentaria y la debida señalización perimetral con elementos retroreflectivos.

- 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.

5. EXCESO DE CARGA

(Art. 57 de la Ley Nac. 24.449 y decreto PEN 779/95)

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 lo juzga aceptable otorgará un permiso especial para exceder los pesos y dimensiones, máximos permitidos, lo cual no lo exime de responsabilidad por los daños que se causen ni del pago compensatorio por disminución de la vida útil de la vía.

6. REVISORES DE CARGA

(Art. 58 de la Ley Nac. 24.449 y decreto PEN 779/95)

- Los revisores designados por la autoridad jurisdiccional podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si cumplen con las exigencias correspondientes.

- La autoridad policial y de seguridad debe prestar auxilio, tanto para 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.

7. VEHICULOS DE EMERGENCIA

(Art. 61 de la Ley Nac. 24.449 y decreto PEN 779/95)

- 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.

8. REGLAS PARA MAQUINARIA ESPECIAL

(Art. 62 de la Ley Nac. 24.449 y decreto PEN 779/95)

- La maquinaria especial debe transitar de día, siempre y cuando no haya niebla y debe hacerlo prudentemente, a no más de 30 km/h, a una distancia de por lo menos cien metros del vehículo que la preceda y sin adelantarse a otro en movimiento.
- Si el camino es pavimentado o mejorado, no debe usar la calzada siempre que sea posible utilizar otro sector.
- Para poder ingresar a una zona céntrica urbana debe tener autorización.
- Si excede las dimensiones máximas permitidas en no más de un 15% se otorgará una autorización general para circular, con las restricciones que correspondan.
- Si el exceso en las dimensiones es mayor del 15% o lo es en el peso, debe contar con una

autorización especial, pero no puede transmitir a la calzada una presión por superficie de contacto década rueda superior a la que autoriza el reglamento.

9. REQUISITOS PARA CIRCULAR POR JURISDICCION NACIONAL CON VEHICULOS DE TRANSPORTE

- Constancia de inscripción del vehículo y del transportista en el Registro Único del Transporte Automotor (RUTA).
- Cédula de Identificación del vehículo.
- Constancia de realización de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) por el vehículo.
- Licencia de conducir del conductor del vehículo.
- Licencia Nacional Habilitante (LNH) del conductor del vehículo.
- Constancia de la contratación de seguros obligatorios.
- Documento de transporte, carta de porte o guía de la carga transportada.
- En caso de transporte internacional, la documentación determinada por los Acuerdos, Tratados y Convenios internacionales.

- En los casos de vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas, la documentación específica exigida por la normativa vigente en la materia (Ley Nacional 24.051 y normas reglamentarias)
- En los supuestos en que el tránsito necesite de un permiso especial de circulación, el instrumento que acredite la concesión del mismo.
- Los organismos que pueden requerir esta documentación son: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, la Gendarmería Nacional o la Prefectura Naval Argentina, estos dos últimos por delegación mediante convenio con la Secretaría de Transporte—CNRT.

25. Ref: Reglas para vehículos de Transporte. Arts. 53, 55, 56 y 57 Decreto PEN 779/95. Pag. 114

*NOTA:

Como complemento a lo prescripto en el presente material y las citas normativas, los solicitantes de licencias de conducir de clases profesionales deberán consultar la legislación especial obligatoria en materia de Transporte de cargas y pasajeros vigente en la Provincia de Santa Fe que podrá localizarse en:

www.santafe.gov.ar/seguridad/seguridadvial

C LICENCIA DE CONDUCIR CLASE G MAQUINARIA AGRICOLA

Se transcribe a continuación la normativa específica aplicable:

Decreto PEN 79/98. Anexo al Artículo 62.

LA COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL es el Organismo Nacional competente facultado para modificar y disponer las normas de especificación técnica a las que deben ajustarse los componentes de seguridad del vehículo.

1. DEFINICIONES

1.1. Maquinaria agrícola: todos los equipos utilizados en las tareas agrarias, incluyendo accesorios, acoplados, trailers y carretones específicamente diseñados para el transporte de maquinas agrícolas o partes de ellas.

1.2. Unidad Tractora: tractor agrícola; camino, camioneta o cosechadora mientras cumplan la función de traccionar el tren.

1.3. Tren: conjunto formado por un tractor y los acoplados remolcados (cinta transportadora, vivienda, trailers porta plataforma, carrito de herra-

mientas, carro de combustible, porta agua, tolva, acoplado rural, etc.).

2. CONDICIONES GENERALES PARA LA CIRCULACION

2.1. Se realizara exclusivamente durante las horas de luz solar. Desde la hora “sol sale” hasta la hora “sol se pone”, que figura en el diario local, observando el siguiente orden de prioridades:

A. Por caminos auxiliares, en los casos en que éstos se encuentren en buenas condiciones de transitabilidad tal que permita la circulación segura de la maquinaria.

B. Por el extremo derecho de la calzada. No podrán ocupar en la circulación el carril opuesto, salvo en aquellos casos donde la estructura vial no lo permita, debiendo en esos casos adoptar las medidas de seguridad que el ente vial competente disponga.

2.2. Cada tren deberá circular a no menos de DOSCIENTOS METROS (200 m) de otro tren aun cuando forme parte del mismo transporte de maquinaria agrícola, debiendo guardar igual distancia de cualquier otro vehículo especial que eventualmente se encontrare circulando por la misma ruta, a fin de permitir que el resto de los usuarios pueda efectuar el sobrepaso.

2.3. Está prohibido:

A. Circular con lluvia, neblina, niebla, nieve, etc., oscurecimiento por tormenta o cuando por cualquier otro fenómeno estuviera disminuida la visibilidad.

B. Estacionar sobre la calzada o sobre la banquina, o en aquellos lugares donde dificulten o Impidan la visibilidad a otros conductores.

C. Circular por el centro de la calzada, salvo en los caminos auxiliares.

D. Efectuar sobrepasos.

3. REQUISITOS PARA LOS EQUIPOS

3.1. Para la circulación deben ser desmontadas todas las partes fácilmente removibles, o que constituyan un riesgo para la circulación, tales como plataforma de corte, ruedas externas si tuviese duales, escalerillas, etc., de manera de disminuir al mínimo posible el ancho de la maquinaria y mejorar la seguridad vial.

3.2. La unidad tractora deberá tener freno capaz de hacer detener el tren a una distancia no superior a TREINTA METROS (30 m).

3.3. El tractor deberá tener una fuerza de arrastre suficiente para desarrollar una velocidad mínima de VEINTE KILOMETROS POR HORA (20 km./h).

3.4. El tractor debe poseer DOS (2) espejos retro-

visores planos, uno de cada lado, que permitan tener la visión completa hacia atrás y de todo el tren.

3.5. No se exigen paragolpes en la cosechadora y en el acoplado Intermedio, pero sí en la parte posterior del tren.

3.6. Cuando el último acoplado sea la cinta transportadora, debe colocarse el carrito (de combustible, herramientas, etc.) debajo de la cinta, cumpliendo la función de paragolpes. En este caso, el cartel de señalamiento, se colocara en el carrito.

3.7. Todos los componentes del tren deben poseer neumáticos, en caso contrario deben transportarse sobre carretón o sobre trailer, igual que cualquier otro elemento que resulte agresivo o que constituya un riesgo para la circulación.

3.8. Debe poseer como máximo, DOS (2) enganches rígidos y cadenas de seguridad en prevención de cualquier desacople. Los trenes formados por un tractor y acoplados tolva podrán tener hasta DOS (2) enganches (sin superar el largo máximo permitido).

3.9. El tractor debe poseer luces reglamentarias, sin perjuicio de la prohibición de circular durante la noche.

4. SEÑALAMIENTO

4.1. El tractor debe contar, además de las luces

reglamentarias con UNA (1) baliza intermitente, de color amarillo ámbar, conforme a la norma respectiva, visible desde atrás y desde adelante. Esta podrá reemplazarse por una baliza delantera y otra trasera cuando desde un punto no cumpla la condición de ser visible desde ambas partes.

4.2. Deben colocarse CUATRO (4) banderas, como mínimo de CINCUENTA CENTIMETROS (50 cm) por SETENTA CENTIMETROS (70 cm), de colores rojo y blanco a rayas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) y de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho, confeccionadas en tela aprobada por norma IRAM para banderas en los laterales del tren, de manera que sean visibles desde atrás y desde adelante, en perfecto estado de conservación,

4.3. En la parte posterior del último acoplado debe colocarse un cartel que tenga como mínimo UN METRO (1 m) de altura por DOS METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (2,50 m) de ancho correctamente sujeto, para mantener su posición perpendicular al sentido de marcha en todo momento. El mismo deberá estar confeccionado sobre una placa rígida en material reflectivo, con franjas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho de color rojo y blanco. Deberá estar en perfecto estado de conservación, para que desde atrás sea visible por el resto de los usuarios de la vía. En el centro del cartel, sobre fondo blanco y con letras negras que tengan como mínimo QUINCE CENTIMETROS (15 cm) de altura, deberá contener la siguiente leyenda (incluyendo las medidas respectivas):

PRECAUCION DE SOBREPASO
ANCHO: ... m LARGO: ... m.

En los casos en que el último acoplado no permita por sus dimensiones la colocación del cartel, este se reemplazara por la colocación de DOS (2) triángulos equiláteros de CUARENTA CENTIMETROS MAS O MENOS DOS CENTIMETROS (40 cm $\pm$ 2 cm) de base, de material reflectivo de color rojo.

El nivel de retrorreflección del material se ajustará como mínimo a los coeficientes de la Norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

5. DIMENSIONES

5.1. El ancho máximo de la maquinaria agrícola para esta modalidad de transporte es de TRES METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (3,50 m), la maquinaria agrícola que supere dicho ancho deberá ser transportada en carretones, conforme a lo establecido en el apartado 6.2. del presente anexo.

5.2. Se establece un largo máximo de VEINTICINCO METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (25,50 m), para cada tren.

5.3. Se establece una altura máxima de CUATRO METROS CON VEINTE CENTIMETROS (4,20 m) siempre que en el itinerario no existan puentes, pórticos o cualquier obstáculo que impida la circulación por el borde derecho del camino.

5.4. La maquinaria agrícola debe cumplir con las normas respectivas en cuanto a pesos por eje.

6. PERMISOS

6.1. El permiso tendrá una validez de SEIS (6) meses, que debe coincidir con la vigencia de los seguros de responsabilidad civil de cada uno de los elementos que compongan el tren agrícola, los que se contratarán por el monto máximo que establezca la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION dependiente del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

6.2. La maquinaria agrícola comprendida entre TRES METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (3,50 m) y CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) deberá ser transportada en carretón debiendo contar para ello con un permiso especial. La maquinaria que supere los CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de ancho, será considerada como una carga de dimensiones excepcionales; y deberá cumplir con las condiciones de seguridad que determine la autoridad competente.

6.2.1. Serán de aplicación las normas establecidas en los apartados 2. Condiciones generales para la circulación y 3. Requisitos para los equipos. en los aspectos que competan.

6.2.2. La maquinaria deberá montarse sobre el carretón de manera de no sobresalir, en ambos

laterales, más de un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) en total de la trocha del carretón.

6.2.3. La maquinaria deberá ser anclada al carretón de manera de garantizar su Inmovilidad durante el transporte, debiendo asimismo certificar la estabilidad al vuelco del vehículo y su carga.

6.2.4. La unidad tractora, para los carretones agrícolas, deberá ser un camión y cumplir con los requisitos de la relación potencia peso.

6.2.5. La velocidad de circulación mínima será de VEINTE KILOMETROS POR HORA (20 Km./h) y no superará como velocidad máxima los TREINTA KILOMETROS POR HORA (30 km./h). 6.2.6. El largo, altura y pesos máximos para la maquinaria agrícola que se transporta sobre carretón son los que corresponden a los vehículos especiales, en función de lo que permite la infraestructura vial y la seguridad de la circulación.

6.2.7. El permiso podrá ser tramitado por terceros, en la forma que determine la autoridad competente debiendo facilitarse la tramitación de la renovación, la que podrá efectuarse por vía Fax u otra que se establezca al efecto.

6.2.8. El permiso para el transporte de maquinaria agrícola sobre carretón (para maquinaria entre TRES METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (3,50 m) y CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de ancho) tendrá una validez de TRES (3) meses y podrá ser renovado, una sola vez,

por igual período, debiendo coincidir con la vigencia de los seguros de responsabilidad civil de cada uno de los elementos que compongan el transporte, los que se contratarán por el monto máximo que establezca la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION dependiente del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

En el permiso deben figurar la totalidad de rutas y tramos para las que se autoriza la circulación durante el período de validez del mismo.

Para la renovación se deberá presentar una solicitud, con carácter de declaración jurada, donde se indique el nuevo listado de rutas y tramos por los que se circulará y los comprobantes de seguro a que se hace referencia en este apartado.

6.2.9. El vehículo especial deberá circular acompañado CINCUENTA METROS (50 m) adelante por un vehículo guía. Dicho vehículo guía deberá ser un automóvil o camioneta que circulara portando una baliza amarilla intermitente en su techo, y las balizas reglamentarias del vehículo permanentemente encendidas. En los CUATRO (4) extremos del vehículo deben instalarse banderas de CINCUENTA CENTIMETROS (50 cm) por SETENTA CENTIMETROS (70 cm) como mínimo, de colores rojo y blanco a rayas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) y de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho, confeccionadas en tela aprobada por normas IRAM para banderas.

6.2.10. Cuando el vehículo especial deba invadir

la calzada opuesta, el vehículo guía deberá actuar controlando el tránsito de manera de alertar a los conductores que circulan en sentido inverso de la presencia del carretón.

6.2.11. El vehículo especial y el vehículo guía no formarán parte de trenes agrícolas, debiendo circular separados a QUINIENTOS METROS (500 m) de distancia de otros vehículos especiales o maquinaria agrícola.

6.2.12. En el vehículo especial deben instalarse CUATRO (4) placas de CUARENTA CENTIMETROS (40 cm) de ancho por SESENTA CENTIMETROS (60 cm) de altura en las CUATRO (4) salientes de la carga, en material reflectivo con rayas oblicuas blancas y rojas de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho cada una y a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°).

El señalamiento se complementará con CUATRO (4) balizas reglamentarias amarillas, instaladas en los CUATRO (4) extremos salientes.

En la parte posterior del carretón deberá colocarse UN (1) cartel reflectivo que tenga como mínimo DOS METROS (2 m) de ancho por UN METRO CON CINCUENTA CENTIMETROS (1,50 m) de alto, borde rayado con franjas rojas y blancas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) y de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho, y en el centro sobre fondo blanco y letras negras la leyenda.

PRECAUCION DE SOBREPASO
ANCHO: ... m LARGO: ... m.

El nivel de retrorreflección del cartel rígido se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

6.2.13. El propietario de la maquinaria autorizada debe firmar una copia del permiso y de la renovación con carácter de declaración jurada, asumiendo la total responsabilidad de los daños y/o perjuicios que pudiera ocasionar a terceros, sin perjuicio de la responsabilidad que pudiere atribuirse al conductor del vehículo o maquinaria.

6.2.14. La autoridad competente podrá denegar la autorización para circular a este tipo de maquinaria en aquellos casos en que por sus características estructurales, elevados volúmenes de tránsito, o condiciones transitorias permanentes de la ruta lo justifiquen.

6.2.15. La autoridad competente para la expedición de permisos en las rutas nacionales es la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD.

Artículo 4° — La COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL órgano desconcentrado en el ámbito de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, es la autoridad de aplicación, control y fiscalización de los artículos 53, 57 y 58 de la Ley de Tránsito N° 24.449, quedando facultada para establecer el pago previo al otorgamiento del permiso por el resarcimiento de la reducción de la vida útil de la vía o los posibles daños a la infraestructura, previo dictamen no vinculante del ente vial competente, como así

también otras normas de carácter complementario. (Artículo sustituido por art. 4° del Decreto N° 306/2010 B.O. 5/3/2010).

5

PROCEDIMIENTO Y REGIMEN DE SANCIONES APLICABLE EN LA PROVINCIA DE SANTA FE

**CODIGO DE FALTAS DE TRANSITO PROVINCIAL
LEY PROVINCIAL N° 13.169**

CAPITULO 5

Se transcriben a continuación algunos artículos relevantes:

ARTICULO 1

Objetivos. Bienes protegidos. El Código de Faltas del Tránsito de la Provincia sanciona las conductas que por acción u omisión dolosa o culposa, con causa en el tránsito, afecten el uso de la vía pública, la circulación de personas, animales y vehículos terrestres, el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial, el medio ambiente, y la generalidad de los bienes jurídicos individuales o colectivos, que se pudieren afectar.

ARTICULO 2

Ambito de Aplicación. Las infracciones de tránsito cometidas en rutas, caminos, autopistas, autovías o semiautopistas provinciales o nacionales en el territorio de la Provincia, inclusive las que atraviesen el ejido urbano, serán juzgadas por los Tribunales competentes en el marco de la legislación vigente. Las infracciones de tránsito cometidas en territorio municipal con exclusión de las vías establecidas en el párrafo anterior, serán juzgadas por Jueces de Faltas Municipales y Comunes según corresponda. (...)

ARTICULO 13

Responsabilidad de las personas jurídicas. Las

personas de existencia ideal podrán ser responsabilizadas por las faltas que cometan sus agentes y personas que actúen en su nombre, bajo su amparo, con su autorización o en su beneficio, sin perjuicio de la responsabilidad que a ésta pudiera corresponder. Estas reglas serán también de aplicación a las personas de existencia visible. Las personas de existencia ideal podrán ser representadas en el juicio de faltas por terceros con poder suficiente, sin perjuicio de la facultad del juez de disponer, cuando lo estimare conveniente, el comparendo personal de sus representantes legales. A pedido de la autoridad, los representantes de las personas de existencia ideal deberán individualizar a sus dependientes en casos de comisión de infracciones. (...)

ARTICULO 14

Representación. Quien actúa en representación o en lugar de otro responde personalmente por la falta aunque no concurren en él y sí en el otro las calidades exigidas por la figura para ser sujeto activo de la falta. Los representantes legales de los mayores de catorce años y menores de dieciocho, serán solidariamente responsables por las multas que se les apliquen a los menores de edad representados.

ARTICULO 15

Propietario. Cuando no se identificare al conductor infractor, se establecerá una presunción de res-

ponsabilidad en la comisión de la infracción sobre el propietario del vehículo. La presunción quedará sin efecto si el propietario comprobare que lo había transferido o que el mismo no se encontraba bajo su posesión, tenencia o custodia e identificare al adquirente, poseedor, tenedor o custodio. (...)

ARTICULO 20

Agravantes. La sanción podrá aumentarse hasta el triple, cuando:

- A.** La falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas;
- B.** El infractor ha cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia, de emergencia u oficial o utilizando una franquicia indebidamente o que no le corresponda;
- C.** La haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia, o del cumplimiento de un servicio público u oficial;
- D.** Se entorpezca la prestación de un servicio público;
- E.** El infractor sea funcionario y cometa la falta en ejercicio o en ocasión del ejercicio de su cargo o abusando de tal carácter.
- F.** La falta haya sido cometida en relación al transporte de pasajeros, escolares o personas con necesidades especiales.

G. Exista rebeldía o incomparencia del presunto infractor.

ARTICULO 21

Atenuantes. La sanción podrá disminuirse en un tercio cuando atendiendo a las circunstancias de la infracción, la misma no resulte significativa para ocasionar daño o peligro cierto para los bienes jurídicos individuales o colectivos protegidos.
(...)

ARTICULO 24

Enumeración. Las sanciones que este Código establece son las siguientes:

Sanciones principales:

A. Multa.

B. Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante.

C. Clausura;

D. Decomiso de los elementos cuya comercialización, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido.

Sanciones sustitutivas:

E. Amonestación.

F. Obligación de realizar trabajos comunitarios de utilidad pública;

Sanción accesoria:

G. Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública.
(...)

ARTICULO 26

Multas. El valor de la multa se determina en unidades fijas denominadas U.F., cada una de las cuales equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta especial.

En la sentencia el monto de la multa se determinará en cantidades U.F., y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago.

Las penas de multa previstas por la presente ley no podrán superar un monto máximo de VEINTE MIL (20.000) U.F., aún en caso de reincidencia.
(...)

ARTICULO 29

Inhabilitación para conducir. La inhabilitación importa la prohibición para conducir vehículos o determinada categoría de ellos, en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante.

La inhabilitación se podrá aplicar autónomamente o como accesoria de la multa y el decomiso, u otras sanciones previstas en el presente código.

La sentencia que establezca la inhabilitación para conducir, deberá fijar el plazo específico por el que se extiende la misma, el que podrá ir de quince (15) días hasta dos (2) años.
(...)

ARTICULO 44

Norma general. Las faltas tipificadas en el presente código, no excluyen las que puedan prever leyes especiales que contemplen supuestos diferentes.

Las establecidas en otras leyes vigentes al momento de la sanción del presente código, que contemplen conductas típicas idénticas, serán reemplazadas por las faltas descriptas en el presente cuerpo legal.

Si se encontrare en trámite un procedimiento contravencional, se aplicará la norma más benigna para el imputado.

El ejercicio regular de los derechos constitucionales no constituye contravenciones.
(...)

ARTICULO 130

Requisitos del acta de infracción. El funcionario que compruebe la comisión de una falta debe

labrar un acta que contenga:

- A.** Lugar, fecha y hora de la comisión de la acción u omisión que da lugar al labrado del acta.
- B.** Descripción de la acción u omisión del presunto infractor que determina el labrado del acta.
- C.** La norma que a juicio del funcionario se estime infringida, sin que esta mención implique la calificación definitiva de la acción u omisión que da lugar al labrado del acta.
- D.** Nombre, apellido y domicilio del presunto infractor, si hubiese sido posible determinarlo.
- E.** La identificación del vehículo utilizado en caso de infracciones de tránsito.
- F.** Identificación de las personas que hubieran presenciado la acción u omisión que da lugar al labrado del acta o que pudieran aportar datos de interés para la comprobación de la falta.
- G.** Identificación, cargo y firma del funcionario que verificó la infracción.
- H.** Cuando se imponga una medida precautoria debe hacerse constar la medida impuesta, el bien sobre el cual recae y los motivos de su imposición.

ARTICULO 131

Entrega de copia. El funcionario que compruebe la infracción estando presente el presunto infractor debe hacerle entrega de una copia del acta,

excepto en el caso de las infracciones de tránsito detectadas a través del sistema de control inteligente de infracciones, o cuando el presunto infractor se dé a la fuga, en cuyo caso proseguirá con el procedimiento establecido, sin entrega de la copia del acta.

ARTICULO 132

Valor probatorio del acta. El acta de comprobación de faltas que reúna los requisitos establecidos en la presente ley se considera, salvo prueba en contrario, prueba suficiente de la comisión de las mismas.

6

CITAS Y REFERENCIAS NORMATIVAS

CAPITULO 6

1. Ley Nacional 24.449. Artículo 38. PEATONES Y DICAPACITADOS.

Los peatones transitarán:

a) En zona urbana:

1. Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin;
 2. En las intersecciones, por la senda peatonal;
 3. 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 de bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación; (Expresión “rodados propulsados por menores de 10 años” vetada por art. 7° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)

b) En zona rural:

Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detección.

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.

Decreto PEN 779/95 Artículo 38. PEATONES Y DISCAPACITADOS.

Cuando no existiera senda peatonal habilitada exclusivamente para personas con discapacidad se considera tal a la franja imaginaria sobre la calzada, inmediata al cordón, que comunica la rampa con la senda peatonal.

Ley Provincial N° 13.169. Artículo 124.

Protección al Peatón. En los casos en que se compruebe que el conductor de un vehículo realice una maniobra que implique poner en peligro la integridad física de un peatón, será penado con multa de 150 U.F. a 500 U.F. e inhabilitación de 15 días a 3 meses, según la gravedad del hecho y los antecedentes personales del infractor. Esta sanción es independiente de la que corresponda por la falta de tránsito que hubiere cometido tipificada por las reglamentaciones vigentes. La sanción se agravará si se pusiera en peligro la integridad física de menores o personas con alguna discapacidad, siendo en este caso la multa de 300 U.F. a 1000 U.F., con más la inhabilitación para conducir de 15 a 6 meses.

Ley Provincial N° 13.169. Artículo 80.

Peatones. El peatón que circulare por la vía pública destinada a vehículos o por espacios no habilitados o fuera de la senda peatonal donde esta existiera o sin usar brazaletes, o elementos retrorreflexivos o no cumpliera con las disposiciones legales, o reglamentarias o que disponga la autoridad competente será sancionado con multa de 30 U.F. hasta 100 U.F.

Podrá aplicarse en estos casos la sanción accesorio de cursos especiales, ordenados por el juez,

conforme los artículos 24 inciso “g” y 35.

2. Ley Nacional N° 24.449. Artículo 48. PROHIBICIONES.

Está prohibido en la vía pública:

a) Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. Conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre. Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros de menores y de carga, queda prohibido hacer cualquiera sea la concentración por litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo sanitario. (Inciso sustituido por art. 17 de la Ley N° 24.788 B.O. 03/04/1997). (...)

Ley Provincial N° 13.133. Artículo 42. ALCOHOLEMIA.

Todo conductor debe sujetarse a las pruebas o exámenes expresamente autorizados, destinados a determinar su aptitud para conducir, su estado de intoxicación alcohólica, por estupefacientes u otras sustancias que disminuya las condiciones psicofísicas normales.

La negativa a realizar las pruebas constituye falta

autónoma, debiendo aplicarse las penalidades correspondientes a una alcoholemia grave. Las pruebas se practicarán mediante alcoholímetros u otros mecanismos de control autorizados que se ajusten a las disposiciones metrológicas vigentes, o por examen clínico de personal sanitario con título habilitante presente en el operativo. El imputado podrá, a su exclusivo costo y cargo, someterse a pruebas de alcoholemia a los fines de contraste, cuyos resultados serán meritados por el juez competente, en tanto cumplan las exigencias establecidas en la reglamentación, y sin perjuicio de otros medios probatorios que correspondan. Ante cualquier siniestro vial acaecido, la autoridad interviniente deberá tomar pruebas de alcoholemia con la mayor celeridad posible, asegurando su acreditación de conformidad a las disposiciones que establezca la reglamentación.

Ley Provincial N° 13.133. Artículo 43.

Medidas Cautelares: La autoridad de aplicación estará facultada a disponer las siguientes medidas cautelares, dando inmediato aviso a la autoridad de juzgamiento: (...)

II.- Retener a los vehículos con los que se cometa la presunta falta, y en su caso remitirlos a depósitos autorizados, cuando: (...)

e) Cuando sus conductores circulen con un índice de intoxicación alcohólica comprobada superior a los límites establecidos en la Ley Nacional N° 24.788, o cuando lo hagan bajo la acción de drogas, medicamentos o productos que actúen alterando el funcionamiento del sistema nervioso central, sin perjuicio de la aplicación de lo dis-

puesto en el apartado I del presente artículo.

f) Cuando los conductores se nieguen a realizar las pruebas o test requeridos por la autoridad de comprobación para determinar su aptitud para la conducción. (...)

Ley Provincial N° 13.169. Artículo 98. ALCOHOLEMIA.

El conductor de cualquier tipo de vehículos que circulare con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre, será sancionado con multa de 300 U.F. a 1000 U.F. con más inhabilitación accesoria para conducir de 15 días a 2 años. Las mismas sanciones se aplicarán a los conductores de motovehículos, ciclomotores o cuatriciclos autorizados para ser librados al tránsito público que circularen con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre, y a los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga con una alcoholemia cualquiera sea la concentración por litro de sangre. En estos casos no resulta aplicable el beneficio de pago voluntario previsto en el artículo 27 inciso "a" del presente Código.

Ley Provincial N° 13.169. Artículo 113. CONTROLES. ALCOHOLEMIA.

El conductor de un vehículo que se negara someterse a las pruebas expresamente autorizadas y destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica, por estupefacientes, u otras sustancias que disminuya las condiciones psicofísicas normales, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1.000 U.F. e inhabilitación para conducir

de 3 meses a 2 años. En este caso no resulta aplicable el beneficio de pago voluntario previsto en el artículo 27 inciso "a" del presente Código.

3. Ley Provincial N° 13.169. Artículo 97. CONDUCCION. IMPEDIMENTOS.

El conductor de un vehículo que circulare por cualquier vía pública con impedimentos físicos o psíquicos y sin autorización para hacerlo, o sin la licencia especial correspondiente o habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1000 U.F., con más inhabilitación accesoria para conducir de 15 días a 2 años. En estos casos no resulta aplicable el beneficio de pago voluntario previsto en el artículo 27 inciso "a" del presente Código.

4. Ley Nacional N° 24.449. Artículo 21. ESTRUCTURA VIAL.

Toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas u otra asistencia ortopédica. (...)

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 23. OBSTACULOS.

Cuando la seguridad y/o fluidez de la circulación estén comprometidas por situaciones u obstáculos anormales, los organismos con facultades sobre la vía deben actuar de inmediato según su función, advirtiendo del riesgo a los usuarios y coordinando su accionar a efectos de dar solución de continuidad al tránsito.

Toda obra en la vía pública destinada a reconstruir o mejorar la misma, o a la instalación o reparación de servicios, ya sea en zona rural o urbana y en la calzada o acera, debe contar con la autorización previa del ente competente, debiendo colocarse antes del comienzo de las obras los dispositivos de advertencia establecidos en el Sistema Uniforme de Señalamiento.

Cuando por razones de urgencia en la reparación del servicio no pueda efectuarse el pedido

de autorización correspondiente, la empresa que realiza las obras, también deberá instalar los dispositivos indicados en el Sistema Uniforme de Señalamiento Vial, conforme a la obra que se lleve a cabo.

Durante la ejecución de obras en la vía pública debe preverse paso supletorio que garantice el tránsito de vehículos y personas y no presente perjuicio o riesgo. Igualmente se deberá asegurar el acceso a los lugares sólo accesibles por la zona en obra.

El señalamiento necesario, los desvíos y las reparaciones no efectuadas en los plazos convenidos por los responsables, serán llevados a cabo por el organismo con competencia sobre la vía pública o la empresa que éste designe, con cargo a aquéllos, sin perjuicio de las sanciones que se establezcan en la reglamentación por los incumplimientos.(...)

5. Decreto PEN 779/95. Art. 48. PROHIBICIONES.

(...)

u) 1. Cuando fenómenos climatológicos, tales como nieve, escarchilla, hielo y otras circunstancias modifiquen las condiciones normales de circulación, el conductor deberá colocar en los neumáticos de su vehículo, cadenas apropiadas a tales fines.

(...)

6. Consultar Decreto PEN N° 799/95. Anexo al artículo 22. Anexo L. SISTEMA DE SEÑALIZACION VIAL UNIFORME.

<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/dto779-1995-anexoL.htm>

Ley Nacional N° 24.449. ARTICULO 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.

Ley Provincial N° 13.169. ARTÍCULO 78. PRIORIDAD.

Quien en la vía pública circulara sin respetar las indicaciones de las autoridades de comprobación o aplicación o las que surjan de las señales de tránsito o de las normas legales aplicables al caso, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F. Podrá aplicarse en estos casos la sanción accesoria de cursos especiales, ordenados por el juez, conforme los artículos 24 inciso "g" y 35.

Ley Nacional N° 24.449. ARTICULO 48. PROHIBICIONES.

Está prohibido en la vía pública:

(...)

v) Usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sire-

na o bocina no autorizadas;
(...)

7. Ley Nacional N° 24.449. Artículo 28. RESPONSABILIDAD SOBRE SU SEGURIDAD.

Todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser librado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de este capítulo, conforme las prestaciones y especificaciones contenidas en los anexos técnicos de la reglamentación, cada uno de los cuales contiene un tema del presente título.

Cuando se trata de automotores o acoplados, su fabricante o importador debe certificar bajo su responsabilidad, que cada modelo se ajusta a ellas.

Cuando tales vehículos sean fabricados o armados en etapas con direcciones o responsables distintos, el último que intervenga, debe acreditar tales extremos, a los mismos fines bajo su responsabilidad, aunque la complementación final la haga el usuario. Con excepción de aquellos que cuenten con autorización, en cuyo caso quedarán comprendidos en lo dispuesto en el párrafo precedente.

En el caso de componentes o piezas destinadas a repuestos, se seguirá el criterio del párrafo anterior, en tanto no pertenezca a un modelo ho-

mologado o certificado. Se comercializarán con un sistema de inviolabilidad que permita la fácil y rápida detección de su falsificación o la violación del envase.

Las autopartes de seguridad no se deben reutilizar ni reparar, salvo para las que se normalice un proceso de acondicionamiento y se garanticen prestaciones similares al original.

A esos efectos, son competentes las autoridades nacionales en materia industrial o de transporte, quienes fiscalizan el cumplimiento de los fines de esta ley en la fabricación e importación de vehículos y partes, aplicando las medidas necesarias para ello.

Pueden dar validez a las homologaciones aprobadas por otros países.

Todos los fabricantes e importadores de autopartes o vehículos mencionados en este artículo y habilitados, deben estar inscriptos en el registro oficial correspondiente para poder comercializar sus productos.

Las entidades privadas vinculadas con la materia tendrán participación y colaborarán en la implementación de los distintos aspectos contemplados en esta ley.

Decreto PEN N° 779/95. Artículo 28.

Responsabilidad sobre su seguridad. Para poder ser librados al tránsito público, todos los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen en el país o se importen, deben contar con la respectiva Licencia para Configuración de Modelo, otorgada por la Autoridad Competente, conforme al Procedimiento establecido en el Anexo P.(...)

Ley Nacional N° 24.449. Artículo 29. CONDICIONES DE SEGURIDAD.

Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de:

a) En general:

1. Sistema de frenado, permanente, seguro y eficaz.
2. Sistema de dirección de iguales características;
3. Sistema de suspensión, que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a su adherencia y estabilidad;

4. Sistema de rodamiento con cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con las inscripciones reglamentarias;

5. Las cubiertas reconstruidas deben identificarse como tal y se usarán sólo en las posiciones reglamentarias. Las plantas industriales para reconstrucción de neumáticos deben homologarse en la forma que establece el artículo 28 párrafo 4;

6. Estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos;

7. Tener su peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta ley y su reglamentación establecen;

b) Los vehículos para el servicio de carga y pasajeros, poseer los dispositivos especiales, que la reglamentación exige de acuerdo a los fines de esta ley;

c) 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;

d) Las casas rodantes motorizadas cumplirán en lo pertinente con el inciso anterior;

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

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

g) Las casas rodantes remolcadas deben tener el tractor, las dimensiones, pesos, estabilidad y condiciones de seguridad reglamentarias;

h) La maquinaria especial tendrá desmontable o plegable sus elementos sobresalientes;

i) Las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación;

j) Los de los restantes tipos se fabricarán según este título en lo pertinente.

k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, un sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación. (Último párrafo incorporado por art. 29 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial).

Decreto PEN N° 779/95. ARTICULO 29.

Condiciones de seguridad. Las condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos clasificados y definidos en el Artículo 28 se ajustarán a las siguientes exigencias:

a) En general:

1.- A un sistema de frenado permanente, seguro y eficaz cuyos elementos constitutivos cumplan con las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo A -"Sistemas de Frenos"- y en las normas IRAM respectivas.

2.- A un sistema de dirección que permita el control del vehículo y cuyos elementos constitutivos cumplan con las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en las normas IRAM respectivas.

3.- A un sistema de suspensión que atenúe los

efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a la adherencia y estabilidad, cuyos elementos constitutivos cumplan con las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en las normas IRAM respectivas.

4.- El conjunto neumático deberá cumplir con lo siguiente:

4.1.- Los neumáticos nuevos o reconstruidos, montados en los aros especificados, con válvula para uso sin cámara o cámara correspondiente con su respectiva válvula, deben satisfacer las exigencias establecidas en la norma IRAM 113.337/93 - Cubiertas Neumáticas para Vehículos Automotores (Desgaste, daño, redibujados y marcado) y en las normas IRAM citadas en la misma. Los ensayos funcionales sólo se aplican a los aros, las válvulas y los neumáticos nuevos o recién reconstruidos.

4.2.- Los vehículos automotores deberán salir de fábrica equipados con conjuntos neumáticos que cumplan con los límites de carga, dimensiones y velocidades contenidas en las normas indicadas en el punto 4.1. No podrán utilizarse conjuntos neumáticos distintos de aquellos recomendados por los fabricantes del vehículo o del conjunto neumático. La carga impuesta a cada conjunto no podrá superar la máxima admitida que surja de aplicar las normas indicadas en el punto 4.1.

4.3.- Todo neumático debe ser fabricado o reconstruido:

- Con indicadores de desgaste moldeados en el fondo del diseño de la banda de rodamiento.

- Grabados por moldeo de acuerdo a lo indicado en las normas mencionadas en el punto 4.1.

4.4.- Los indicadores de desgaste o la profundidad remanente de la zona central de la banda de rodamiento debe observar una magnitud no inferior a UNO CON SEIS DECIMAS DE MILIMETRO (1,6 mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILIMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DECIMAS DE MILIMETRO (0,5 mm).

4.5.- Cuando estén en el mismo eje o conjunto de ejes (tándem) los neumáticos deben ser del mismo tipo, tamaño, construcción, peso bruto total, para igual servicio y montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría cuando se constate en una rueda de reserva que se halle en uso por una emergencia, respetando la presión, la carga y la velocidad que dicha rueda temporaria indique en su grabado. En el caso de automóviles que usen neumáticos diagonales y radiales, estos últimos deben ir en el eje trasero.

4.6.- Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto aquellos que contemplen dicha posibilidad, en cuyo caso cumplirán los requisitos de las normas mencionadas en el punto 4.1.

4.7.- Se prohíbe la utilización de neumáticos que presenten cortes, roturas y fallas que excedan los límites de reparaciones permitidos por las normas indicadas en el punto 4.1.

4.8.- Se prohíbe la utilización de neumáticos reconstruidos en los ejes delanteros de ómnibus de media y larga distancia, en camiones, y en ambos ejes de motocicletas.

4.9.- Los aros y sus piezas de fijación serán fabricados:

- Con características y resistencia normalizadas, de

acuerdo con las normas indicadas en el punto 4.1.

- Grabados en forma legible e indeleble con la marca o nombre del fabricante y el código de identificación que requieran las normas indicadas en el punto 4.1. Los aros para neumáticos "sin cámara" serán identificados en su grabación.

4.10.- Todo aro que presente reparaciones y fallas tales como rotura o faltante de alguna pieza de fijación, deformaciones o fisuras, no podrá ser utilizado para circular por la vía pública.

4.11.- Las válvulas de cámaras y de neumáticos "sin cámara" estarán fabricadas bajo las normas mencionadas en el punto 4.1. y el diseño de cada modelo debe corresponder al uso y servicio del conjunto neumático.

4.12.- El neumático no debe presentar pérdida total de presión de aire del conjunto.

4.13.- Los fabricantes de neumáticos, aros, válvulas y los reconstructores de neumáticos, deberán acreditar, que sus productos satisfacen las exigencias establecidas por las normas indicadas en el punto 4.1.

5.- Definición de cubierta reconstruida.

Se denomina cubierta reconstruida a aquella a la cual mediante un proceso industrial se le repone la banda de rodamiento o los costados, con material y características similares a las originales. La reconstrucción debe efectuarse de acuerdo a la norma IRAM indicada en el punto 4.1.

6.- Todos los automóviles, microómnibus, ómnibus, camionetas y camiones (categorías M y N) deben proporcionar a sus ocupantes una adecuada protección en caso de impacto. A estos efectos se define como habitáculo al espacio a ser ocupa-

do por el pasajero y el conductor.

(...)

b En lo referente al inciso f) del Artículo 40 - Requisitos para Circular-, se deberá cumplir:

Para los matafuegos (extintores de incendio) a ser portados en los vehículos automotores, se requerirá que estos estén fabricados, sean mantenidos y se les efectúe el control de carga periódico conforme a las especificaciones de las normas IRAM y de acuerdo a las condiciones enunciadas seguidamente:

- En los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, con peso bruto total hasta MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (1.500 kg.), llevarán como mínimo UN (1) matafuego de UN KILOGRAMO (1 kg.) de capacidad nominal y potencial extintor de 3 B, con indicador de presión de carga.

- En los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, con peso bruto total hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.), con capacidad hasta NUEVE (9) personas sentadas incluyendo al conductor y los vehículos Categorías M2 con peso bruto total hasta CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg), con capacidad mayor a NUEVE (9) personas sentadas incluyendo al conductor, llevarán como mínimo UN (1) matafuego de DOS CON CINCO DECIMAS DE KILOGRAMO (2,5 kg) de capacidad nominal y potencial extintor de 5 B, con indicador de presión de carga.

- En los vehículos de las Categorías M3, N2 y N3: con capacidad de carga mayor a CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg), llevarán como mínimo UN

(1) matafuego de CINCO KILOGRAMOS (5 kg) de capacidad nominal y potencial extintor de 10 B, con indicador de presión de carga.

Si el vehículo está equipado con una instalación fija contra incendio del motor, con sistemas automáticos o que puedan ponerse fácilmente en funcionamiento, las cantidades que anteceden podrán ser reducidas en la proporción del equipo instalado.

Para el transporte de Mercancías y Residuos Peligrosos, el extintor que deberá portar el vehículo estará de acuerdo a la categoría del mismo, y al tipo de potencial extintor que determine el dador de la carga. Asimismo, deberá adoptar las indicaciones prescritas en el Reglamento de Transporte de Mercancías y Residuos Peligrosos y en la Ley N° 24.051, de acuerdo al siguiente criterio: el extintor de incendios tendrá la capacidad suficiente para combatir un incendio de motor o de cualquier otra parte de la unidad de transporte y de tal naturaleza que si se emplea contra el incendio de la carga no lo agrave, y si es posible, lo combata.

Para el aseguramiento de los matafuegos:

- Los matafuegos deberán ubicarse al alcance del conductor, dentro del habitáculo, exceptuándose de esta obligación a los matafuegos de más de UN KILOGRAMO (1 kg) de capacidad nominal.

- El soporte del matafuegos deberá ubicarse en un lugar que no represente un riesgo para el conductor o acompañante, fijándose de forma tal que impida su desprendimiento de la estructura del habitáculo, no pudiendo fijarse sobre los pantes del techo de la carrocería.

- El sistema de aseguramiento del matafuegos

garantizará su permanencia, aún en caso de colisión o vuelco, permitiendo además su fácil liberación cuando tenga que ser empleado, debiendo ser metálico. Se prohíbe usar el sistema de abrazadera elástica para su sujeción.

Para las balizas portátiles a ser llevadas en los vehículos automotores, se requerirá que éstas estén fabricadas conforme a las especificaciones de las normas IRAM y de acuerdo a las condiciones enunciadas seguidamente:

- 1) Las dos balizas que se utilicen para los vehículos deberán cumplir como mínimo con lo establecido en la Norma IRAM 10.031/84 - Balizas Triangulares Retrorreflectoras.

- 2) Todo otro dispositivo que se utilice para los vehículos deberá reunir condiciones de igual o mayor eficacia que las exigidas en el punto 1) que antecede. Asimismo, respecto a las balizas portátiles de luz propia.

- 3) Las balizas se llevarán en un lugar accesible.

(...)

- d) Las casas rodantes se ajustarán a lo dispuesto en el inciso anterior y en las normas IRAM respectivas. El diseño de las casas rodantes motorizadas o remolcadas, requiere habilitación especial otorgada por el organismo nacional competente.

- e) Los vehículos destinados al transporte de materiales peligrosos se ajustarán al Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, que como ANEXO S, forma parte de la presente Reglamentación.

- f) Los sistemas de enganche de los acoplados y semiacoplados al vehículo tractor deben tener un mecanismo de acople que siga idéntico itinerario

y otro adicional de seguridad que mantenga la vinculación entre los vehículos ante una falla. El sistema eléctrico debe poseer un seguro para evitar su eventual desacople. Todas las definiciones, especificaciones y ensayos, deben ajustarse a las normas IRAM respectivas.

- g) Las casas rodantes remolcadas quedan comprendidas en lo relativo al peso, dimensiones y a la relación potencia-peso previsto para el inciso a) punto 7 de este artículo, y serán materia de habilitación especial. Respecto a las condiciones de estabilidad y de seguridad deben tener, para el sistema de enganche, similares requisitos a los indicados en el inciso f) de este artículo, y a las normas IRAM 110.001/78 (Conexiones eléctricas entre unidad tractora y casas rodantes); IRAM 110.002/86 (Enganche a rótula y cadenas de seguridad para casas rodantes) e IRAM 110.003 (Brazos de remolque y Enganche a rótula para casas rodantes (Método de ensayo de resistencia). Además, los materiales utilizados deben como mínimo cumplir con la norma sobre Inflamabilidad de los Materiales a ser utilizados en el interior de los Vehículos Automotores -aprobada por Resolución de la SECRETARIA DE TRANSPORTE N° 72/93-, y la fuente de alimentación eléctrica de la casa-rodante, debe ser independiente de la fuente de alimentación del sistema de iluminación y señalización de los vehículos. Todos los materiales o sistemas utilizados para la construcción de las casas-rodantes deben cumplir idénticos o similares requisitos que los que se solicitan para los vehículos automotores.

- h) Además de los requisitos que se indican para

permitir su circulación, la maquinaria especial, deberá cumplir con las especificaciones de las normas IRAM respectivas para los sistemas de iluminación y señalización, frenos y ruedas.

i) Los cascos que deben venir provistos con las motocicletas se ajustarán a lo dispuesto en el inc. j.1. del Art. 40 de este Anexo.

j) Los vehículos o conjuntos de vehículos cuya longitud supere los TRECE METROS CON VEINTE CENTESIMAS (13,20 m), como así también las casas rodantes remolcadas, cualquiera sea su longitud total, deben llevar en su parte posterior y centrada con respecto al plano longitudinal medio del vehículo, una placa o banda de MIL CUATROCIENTOS MILIMETROS (1.400 mm) de largo, por CIENTO CINCUENTA MILIMETROS (150 mm) de altura, con franjas a SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIÁN (0,78 rad) (o sea CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) de material retrorreflectivo en color blanco y rojo. Esta placa o banda, podrá ser sustituida, cuando sea aconsejable para su mejor colocación, por DOS (2) placas o bandas de características análogas a las descritas anteriormente, pero de QUINIENTOS MILIMETROS (500 mm) de longitud, situadas simétricamente a ambos lados del eje del vehículo y tan cerca de sus bordes como sea posible. En ambos casos las placas o bandas se colocarán a una distancia entre QUINIENTOS MILIMETROS y MIL QUINIENTOS MILIMETROS (500 mm y 1500 mm) del suelo. Especificaciones Técnicas. Además de las normas específicas deberán cumplir en general, con los siguientes requisitos:

(...)

k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche. El color rojo podrá utilizarse sobre las superficies que sean vistas sólo desde la parte posterior. El nivel de retrorreflección de los elementos que se utilicen, deberá ajustarse como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

(...)

Ley Nacional 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;
- b) Paragolpes y guardabarros o carrocería que cumpla tales funciones. La reglamentación establece la uniformidad de las dimensiones y alturas de los paragolpes;
- c) Sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas;
- d) Sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo;
- e) Bocina de sonoridad reglamentada;
- f) Vidrios de seguridad o elementos transparentes similares, normalizados y con el grado de tonalidad adecuados;
- g) Protección contra encandilamiento solar;
- h) Dispositivo para corte rápido de energía;

i) Sistema motriz de retroceso;

j) Retrorreflectantes ubicados con criterio similar a las luces de posición. En el caso de vehículos para el servicio de transporte, deberán disponerse en bandas que delimiten los perímetros laterales y trasero;

k) Sistema de renovación de aire interior, sin posibilidad de ingreso de emanaciones del propio vehículo;

l) Sendos sistemas que impidan la apertura inesperada de sus puertas, baúl y capó;

m) Traba de seguridad para niños en puertas traseras;

n) Sistema de mandos e instrumental dispuesto del lado izquierdo de modo que el conductor no deba desplazarse ni desatender el manejo para accionarlos. Contendrá:

1. Tablero de fácil visualización con ideogramas normalizados;

2. Velocímetro y cuentakilómetros;

3. Indicadores de luz de giro;

4. Testigos de luces alta y de posición;

n) Fusibles interruptores automáticos, ubicados en forma accesible y en cantidad suficiente como para que cada uno cubra distintos circuitos, de modo tal que su interrupción no anule todo un sistema;

o) Estar diseñados, contruidos y equipados de modo que se dificulte o retarde la iniciación y propagación de incendios, la emanación de compuestos tóxicos y se asegure una rápida y efectiva evacuación de personas.

Decreto PEN N° 779/95. Artículo 30.

Requisitos para automotores. Los dispositivos de

seguridad para los vehículos automotores deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos sin perjuicio de aquellos que la Norma IRAM respectiva incorpore:

a) Correaes y cabezales de seguridad, en las posiciones y con las especificaciones del Anexo C -"Instalación y Uso de Cinturones de Seguridad y Cabezales de Seguridad para Asiento de Vehículos Automotores"-

(...)

b) Los paragolpes o las partes de carrocería que cumplan esa función, no podrán ser alterados respecto del diseño original de fábrica o de aquel establecido por el constructor de etapa posterior. No será admitido el agregado de ningún tipo de aditamento del que pueda derivarse un riesgo hacia los peatones u otros vehículos. Asimismo responderán a las especificaciones de las Normas IRAM respectivas.

Todos los modelos de vehículos deben tener guardabarros en correspondencia con sus ruedas, aún cuando las construcciones sean incompletas y aquellos se agreguen en etapas posteriores, siendo necesario el uso de guardabarros provisionales, los que responderán a las especificaciones de las Normas IRAM respectivas.

c) Todos los vehículos de las categorías M y N deben tener sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas.

(...)

d) Todos los modelos de los vehículos de las categorías L, M y N dispondrán de espejos retrovisores con las características y especificaciones establecidas en el Anexo E -"Espejos Retrovisores"- que

forma parte integrante de la presente reglamentación y por las Normas IRAM respectivas.

e) Todos los vehículos automotores deben tener un dispositivo de señalización acústica que se ajuste a los niveles sonoros máximos admisibles en función de la categoría de vehículo. El nivel sonoro máximo admisible emitido por los dispositivos de señalización acústica instalados en vehículos automotores será de CIENTO CUATRO DECIBELES A (104 db (A)). Los niveles mínimos y procedimientos de ensayo deben estar establecidos en la Norma IRAM "Determinación del Nivel Sonoro de Dispositivos de Señalización Acústica".

f) Todo vidrio de seguridad que forme parte de la carrocería de un vehículo deberá cumplir con lo establecido en el Anexo F -"Vidrios de Seguridad para Vehículos Automotores"- "Prescripciones uniformes de los vidrios de seguridad y de los materiales destinados para su colocación en vehículos automotores y sus remolques"- de la presente, complementado por la Norma IRAM-AITA 1H3.

g) Todos los vehículos de las categorías M y N deben brindar protección al conductor contra el enceguecimiento provocado por los rayos solares provenientes tanto del frente como del costado del vehículo. Los requisitos que deben cumplir son los establecidos en el Anexo G de esta reglamentación -"Protección contra encandilamiento solar"-, y los que fijen las Normas IRAM respectivas.

h) Todos los vehículos de las categorías M y N deben tener un dispositivo de desconexión rápida del acumulador eléctrico, que no necesite la utilización de herramientas ni la remoción de elemento alguno. Su implementación se hará exi-

gible conforme se definan y especifiquen las normas internacionales en base a criterios técnicos compatibles con los avances tecnológicos.

i) Todos los vehículos de las categorías M y N deben poseer un sistema de retroceso accionado por su planta motriz y operable por el conductor desde su posición de manejo.

j) Todos los vehículos de las categorías M y N deben poseer los dispositivos retrorreflectantes establecidos en las Secciones A, B y C.2.10 del Anexo I "Sistemas de Iluminación y Señalización para los Vehículos Automotores" que forma parte de la presente Reglamentación y en las Normas IRAM respectivas. Esos dispositivos indicarán la presencia del vehículo por medio de retrorreflexión, con criterio similar a las luces de posición, conforme lo establecido en los puntos: A.4.20, A.4.20.1, A.4.20.2 y A.4.20.3. de la Sección A del Anexo I.

Para los vehículos del servicio de transporte, que deben poseer las placas o bandas retrorreflectantes perimetrales extendidas en forma continua, longitudinalmente en los laterales y horizontalmente en las partes delantera y trasera, estarán instaladas a una distancia entre QUINIENTOS MILIMETROS y MIL QUINIENTOS MILIMETROS (500 mm y 1500 mm) del suelo; siendo sólo de material retrorreflectante de color rojo la correspondiente a la parte trasera. El nivel de retrorreflexión se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

La altura de la placa o banda no será menor a CIENTO MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (100 mm $\pm$ 5 mm). El espesor de la placa o banda

podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retrorreflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización. La placa o banda deberá disponer de un adecuado sistema de fijación al vehículo. Cuando la fijación al vehículo se efectúe mediante tornillos, se evitará que los agujeros puedan dañar la superficie reflectante. Además, deberán estar construidas en un material que les confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.

k) Todos los modelos de las categorías M y N deben tener un sistema de renovación del aire del habitáculo que impida el ingreso de gases provenientes del funcionamiento del vehículo o de su sistema de combustible. El sistema de calefacción, comprenda o no el sistema de renovación, no deberá permitir la utilización de los gases de escape para su funcionamiento.

l) Todos los modelos de las categorías M y N, deben poseer una traba en la tapa de los compartimientos externos. En el caso del compartimiento delantero, si éste abriese en dirección hacia el parabrisas, o si en cualquier posición de abertura pudiera llegar a cubrir completa o parcialmente la visión del conductor, deberá estar provisto de un sistema de traba de dos etapas o de una segunda traba. Todos los modelos de los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, deben tener las bisagras y cerraduras de sus puertas laterales, proyectadas, construidas y montadas de modo tal que en condiciones normales de utilización cum-

plan con lo establecido en el Anexo H "Cerraduras y Bisagras de Puertas Laterales"- de la presente y en las Normas IRAM respectivas. Cada sistema de cierre deberá tener una posición intermedia y otra de cierre total y será equipado con una traba de modo tal que al ser accionado torne inoperante los elementos exteriores de accionamiento de la puerta.

m) Todos los modelos de vehículos de la categoría M1 tendrán sus puertas laterales traseras equipadas con cerraduras con una traba de seguridad para niños, cuyo accionamiento no permita la apertura accidental desde el interior del vehículo.

n) Todos los modelos de vehículos de las categorías L, M y N, con excepción de las categorías L1 y L4 en los casos que se especifiquen a continuación, deberán contar con:

1.- TABLERO E INSTRUMENTAL- (Con excepción de la categoría L1).

(...)

2.- CUENTA KILOMETROS (ODOMETRO) - (Con excepción de la categoría L1).

(...)

3.- VELOCIMETRO (Con excepción de la categoría L1).

(...)

4.- INDICADORES DE LUZ DE GIRO. (Con excepción de las categorías L1 y L4).

(...)

5.- INDICADORES DE LUCES DE POSICION. (Con excepción de las categorías L1 y L4).

(...)

6.- INDICADORES DE LUCES ALTAS. (Con excepción de las categorías L1 y L4).

Ley Nacional N° 24.449 Artículo 31. SISTEMA DE ILUMINACION.

Los automotores para personas y carga deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación:

a) Faros delanteros: de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica;

b) Luces de posición: que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:

1. Delanteras de color blanco o amarillo;

2. Traseras de color rojo;

3. Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación;

4. Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación;

c) Luces de giro: intermitentes de color amarillo, delante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados;

d) Luces de freno traseras: de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste;

e) Luz para la patente trasera;

f) Luz de retroceso blanca;

g) Luces intermitentes de emergencia, que incluya a todos los indicadores de giro;

h) Sistema de destello de luces frontales;

i) Los vehículos de otro tipo se ajustarán a lo precedente, en lo que corresponda y:

1. Los de tracción animal llevarán un artefacto luminoso en cada costado, que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás;

2. Los velocípedos llevarán una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás.
 3. Las motocicletas cumplirán en lo pertinente con los incs. a) al e) y g);
 4. Los acoplados cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incisos b), c), d), e), f) y g);
 5. La maquinaria especial de conformidad a lo que establece el artículo 62 y la reglamentación correspondiente.
- Queda prohibido a cualquier vehículo colocar o usar otros faros o luces que no sean los taxativamente establecidos en esta ley, salvo el agregado de hasta dos luces rompeniebla y, sólo en vías de tierra, el uso de faros buscahuellas.

Decreto PEN N° 779/95. Artículo 31. SISTEMA DE ILUMINACION.

Todos los modelos de las categorías L, M, N, y O, deben contar con los sistemas de iluminación y señalización definidos, clasificados y especificados en los siguientes incisos y en el Anexo I -"Sistemas de Iluminación y Señalización para los Vehículos Automotores"-, que forma parte integrante de esta reglamentación, en sus Secciones A y B, y deben cumplir, además, con los requerimientos técnicos establecidos en la Sección C del mismo Anexo.

Sólo se exceptúan de las exigencias de este artículo y el siguiente, a los chasis o vehículos incompletos que en el traslado para su complementación, además de otras exigencias reglamentarias, tengan instalados los faros delanteros, las luces de posición delantera y trasera, las luces indicadoras de dirección y las luces de freno.

a) Faros delanteros principales, instalados de a pares, con luz alta y luz baja, de proyección asimétrica, conforme a lo prescrito en el Anexo I que integra la presente.

b) Faros de posición, faros diferenciales y retrorreflectores que indiquen las características y prescripciones descritas en el Anexo I.

1.- Faros de posición y diferenciales delanteros de haz de luz blanco;

2.- Faros de posición y diferenciales traseros de haz de luz rojo;

3.- Faros diferenciales y/o retrorreflectores laterales delanteros, traseros e intermediarios; sólo pueden utilizarse para indicar longitud los faros diferenciales y/o retrorreflectores laterales intermediarios cuando la reglamentación específica lo requiera y se utilicen en las categorías de vehículos: M2, M3, N2, y N3.

4.- Luces indicadoras diferenciales de color blanco, para los vehículos que por su ancho se los requiera identificar y que cumplan con las especificaciones técnicas del Anexo I.

Los sistemas de luces establecidos en los incisos c), d), e), f), g) y h) del Artículo 31, de la Ley de Tránsito, como así también, las DOS (2) luces rompenieblas (faros antinieblas), faros buscahuellas (faros de largo alcance) y adicionales, se encuentran especificados y establecidos en el Anexo I y en las normas IRAM respectivas.

Ley Nacional N° 24.449. Artículo 32. LUCES ADICIONALES.

Los vehículos que se especifican deben tener las siguientes luces adicionales:

a) Los camiones articulados o con acoplado: tres luces en la parte central superior, verdes adelante y rojas atrás;

b) Las grúas para remolque: luces complementarias de las de freno y posición, que no queden ocultas por el vehículo remolcado;

c) Los vehículos de transporte de pasajeros: cuatro luces de color excluyendo el rojo, en la parte superior delantera y una roja en la parte superior trasera;

d) Los vehículos para transporte de menores de catorce (14) años: cuatro luces amarillas en la parte superior delantera y dos rojas y una amarilla central en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces normales intermitentes de emergencia;

e) Los vehículos policiales y de seguridad: balizas azules intermitentes;

f) Los vehículos de bomberos y servicios de apuntalamiento, explosivos u otros de urgencia: balizas rojas intermitentes;

g) Las ambulancias y similares: balizas verdes intermitentes;

h) La maquinaria especial y los vehículos que por su finalidad de auxilio, reparación o recolección sobre la vía pública, no deban ajustarse a ciertas normas de circulación: balizas amarillas intermitentes.

Ley Nacional N° 24.449. 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;

- b) Dotarlos de por lo menos un dispositivo o cierre de seguridad antirrobo;
- c) Implementar acciones o propaganda tendiente a disminuir el consumo excesivo de combustible;
- d) Otorgar la Cédula de Identificación del Automotor a todo vehículo destinado a circular por la vía pública, con excepción de los de tracción a sangre. Dicho documento detallará, sin perjuicio de su régimen propio, las características del vehículo necesarias a los fines de su control;
- e) Dichos vehículos además deben tener grabados indeleblemente los caracteres identificatorios que determina la reglamentación en los lugares que la misma establece. El motor y otros elementos podrán tener numeración propia;
- f) (Inciso vetado por art. 6° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)

LEY Provincial N° 13.169. ARTÍCULO 81.

Condiciones para conducir. Los conductores de vehículos que no se encuentren en condiciones para conducir, o que el vehículo no posea las condiciones de seguridad adecuadas, o que no conserven en todo momento el pleno dominio efectivo del vehículo, o que no circulen con cuidado y prevención, o que realicen maniobras sin precaución o sin advertirlas, o que no circulen únicamente por la calzada sobre la derecha en el sentido de la señalización, o que no respeten las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos, serán sancionados con multa de 300 U.F. hasta 1000 U.F..

LEY Provincial N° 13.169. Artículo 83 INC.17.

Por no poseer los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F., sin perjuicio de que pueda proceder la retención preventiva del vehículo, en el caso que corresponda y bajo las condiciones que se establecen en la presente ley

8. Ley Nacional N° 24.449. Artículo 34. REVISION TECNICA 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 contemplados en el capítulo anterior 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. Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúe, son establecidos por la reglamentación y cumplimentados por la autoridad competente. Esta podrá delegar la verificación a las concesio-

narias oficiales de los fabricantes o importadores o a talleres habilitados a estos efectos manteniendo un estricto control.

La misma autoridad cumplimentará también una revisión técnica rápida y aleatoria (a la vera de la vía) sobre emisión de contaminantes y principales requisitos de seguridad del vehículo, ajustándose a lo dispuesto en el artículo 72, inciso c), punto 1.

Decreto PEN N° 779/95. Artículo 34. REVISION TECNICA OBLIGATORIA.

- 1.- Todos los vehículos que integran las categorías L, M, N y O previstas y definidas en el artículo 28 de esta Reglamentación, para poder circular por la vía pública deberán tener aprobada la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y podrán ser sometidos, además, a una Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (a la vera de la vía), que implemente la Autoridad Jurisdiccional correspondiente. Las revisiones deberán acreditarse obligatoriamente mediante el respectivo Certificado de Revisión Técnica (CRT), el cual deberá ser inmediatamente comunicado a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su incorporación a su base de datos y control de su vigencia, independientemente del informe que exija la Autoridad Jurisdiccional correspondiente.
- 2.- Las unidades particulares CERO KILOMETRO (0 km.) que se incorporen al Parque Automotor tendrán un plazo máximo de gracia de TREINTA Y SEIS (36) meses a partir de su fecha de patentamiento inicial para realizar su primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica. Dicho plazo podrá ser menor si así lo dispone la Autoridad Jurisdiccional (AJ).

Todos los vehículos que no sean de uso particular realizarán la primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO), según lo disponga la Autoridad Jurisdiccional (AJ) correspondiente, que en ningún caso podrá disponer un plazo de gracia mayor a los DOCE (12) meses.

3.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica para las unidades particulares tendrá una vigencia efectiva de VEINTICUATRO (24) meses a partir de la fecha de revisión, cuando la antigüedad del vehículo no exceda los SIETE (7) años desde su patentamiento inicial; para los vehículos de mayor antigüedad tendrá una vigencia efectiva de DOCE (12) meses.

Para estos casos la Autoridad Jurisdiccional puede establecer plazos menores, salvo que trate de vehículos que no sean de uso particular, para los cuales la vigencia no puede ser mayor a DOCE (12) meses.

4.- Los vehículos detectados en inobservancia a lo establecido en los ítems 1, 2 ó 3, podrán ser emplazados en forma perentoria por la Autoridad Jurisdiccional (AJ) a efectuar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y no podrán salir de la jurisdicción en la que se encuentran radicados, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

5.- Para el caso de vehículos que hayan sufrido cualquier tipo de siniestro de tránsito, se deberá proceder a revalidar el Certificado de Revisión Técnica (CRT) en base a la modalidad que establezca la Autoridad de Aplicación del sistema que deberá contemplar, como mínimo, la inspección que asegure que los términos de la RTO siguen

vigentes y su debida acreditación en el CRT que revalida. En el caso en que en tal oportunidad se determine el posible deterioro de elementos de seguridad, tales como frenos, dirección, tren delantero, partes estructurales del chasis o carrocería, el Certificado de Revisión Técnica (CRT) del vehículo perderá su vigencia y el vehículo requerirá de una nueva Revisión Técnica Obligatoria, la cual sólo podrá practicarse una vez reparados los mismos. Tanto la caducidad como la revalidación de los Certificados de Revisión Técnica (CRT), deberá ser comunicado en forma inmediata a La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su registro y control.

(...)

6.- En el caso de aquellos siniestros por los cuales resulte evidente el deterioro de elementos de seguridad, tales como frenos, dirección, tren delantero, partes estructurales del chasis o carrocería, el Certificado de Revisión Técnica (CRT) perderá su vigencia y el vehículo una vez reparado el vehículo debe ser sometido a una nueva RTO.

(...)

7.- Será Autoridad Jurisdiccional de un vehículo particular de categoría L, M1, N1 ú O1 la que rija de acuerdo a su lugar de radicación.

Será Autoridad Jurisdiccional de un vehículo de cualquier otra categoría o que no sea de estricto uso particular, la que corresponda acorde al tipo de transporte que realice.

a) Cuando el vehículo realice transporte interjurisdiccional o internacional, la Autoridad Jurisdiccional será la Autoridad Nacional en Materia de Transporte - Jurisdicción Nacional (JN).

b) Cuando el vehículo realice transporte intra-jurisdiccional, la Autoridad Jurisdiccional será la Respectiva Autoridad en Materia de Transporte – Jurisdicción Local (JL).

8.- Cada vehículo dependerá de sólo una Autoridad Jurisdiccional (AJ) y deberá realizar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) en los talleres que funcionen bajo su órbita.

9.- El Certificado de Revisión Técnica (CRT) de todo vehículo de Jurisdicción Local (JL) permite que el vehículo circule por cualquier jurisdicción, siempre que el mismo no realice un servicio de transporte.

10.- Siempre que el vehículo circule fuera del ámbito de su jurisdicción, su Certificado de Revisión Técnica (CRT) tendrá una validez adicional de DOS (2) meses, vencida la misma para efectuar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) fuera de su jurisdicción deberá obtener expresa autorización de la Autoridad Jurisdiccional (AJ) donde se pretenda realizar la misma.

11.- Toda jurisdicción podrá exigir que cualquier vehículo que circule por ella supere los requisitos exigidos por la Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (a la vera de la vía), la cual tendrá carácter gratuito.

Ley Provincial N° 13.133 Artículo 45. REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA.

En lo que respecta a la Revisión Técnica Obligatoria, el Poder Ejecutivo delegará la misma por convenios a las Municipalidades y Comunas de la Provincia.

Las Municipalidades y Comunas podrán prestar

por sí el servicio o concesionar la prestación de los servicios siguiendo sus propias normas legales, o formalizar convenios con instituciones de educación técnica reconocidas oficialmente.

Las exigencias para los talleres, el registro de los mismos y la idoneidad técnica de sus responsables se establecerán por reglamentación, unificando un criterio para toda la Provincia.

En los casos en que las Municipalidades y Comunas no cumplan los requisitos básicos exigidos por la reglamentación, la revisión técnica obligatoria será ejercida por el Poder Ejecutivo.

Decreto Provincial N° 869/09 Artículo 1.

Reglamentése el artículo 7 de la Ley Provincial N° 11.583 (hoy Ley 13.133), creando el Sistema de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria de jurisdicción provincial, para todos los vehículos automotores, motovehículos, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública, de uso particular, comercial y oficial, y de transportes de pasajeros y de cargas, y de conformidad con las previsiones establecidas por Ley N° 24.449 y su Decreto Reglamentario N° 779/95, y demás previsiones de la normativa provincial; ley N° 11.583 y Decreto Reglamentario N° 2311/99, con excepción de los vehículos que presten servicio de transporte de naturaleza interjurisdiccional.

Decreto Provincial N° 869/09. Artículo 3.

La Agencia Provincial de Seguridad Vial y los Municipios designados como cabecera para el asiento de los Centros con los que se hubieran celebra-

do el correspondiente convenio de delegación de facultades, serán autoridad de aplicación del sistema provincial de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria.

Los Municipios podrán prestar el servicio por sí, o a través de su concesión a terceros. A dichos fines la Agencia elaborará y aprobará un Pliego Modelo para la licitación del servicio, acorde a las especificaciones legales y técnicas previstas en el Anexo II, que deberán aplicar los Municipios.

Decreto Provincial N° 869/09. Artículo 5.

La Provincia, a través de la Agencia Provincial de Seguridad Vial, será la encargada de otorgar las habilitaciones para el funcionamiento de los Centros de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria, sin perjuicio de los demás permisos que resultaren exigibles en cumplimiento de la normativa municipal, provincial o nacional correspondiente.

Para la obtención de la habilitación provincial los Centros de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria deberán cumplir con los siguientes requisitos específicos, sin perjuicio de los genéricos que surjan de la aplicación de la restante normativa provincial y nacional aplicable:

a) Poseer habilitación de la autoridad municipal;
b) Certificar a través del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (I.N.T.I.) o del organismo que en el futuro lo reemplace, que el equipamiento y los procesos de verificación, se ajustan a lo establecido en las especificaciones técnicas y legales para su funcionamiento, contenidas en el Anexo II. El cumplimiento de los requisitos debe justificarse con carácter anual ante la Agencia Provincial de

Seguridad Vial.

c) Cumplir con los demás requisitos establecidos en la Ley 13.133 y su decreto reglamentario 2311/99.

d) Cumplir con los demás requisitos establecidos en la normativa general municipal, provincial y nacional aplicable.

Decreto Provincial N° 869/09. Artículo 11.

La Provincia de Santa Fe, a través de la Agencia Provincial de Seguridad Vial, será la encargada de proveer a los Centros de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria los documentos e identificaciones autoadhesivas (oblea) destinados a acreditar el cumplimiento de las revisiones técnicas necesarias para la circulación. El valor inicial de cada oblea será fijada por Resolución del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado, en unidades fijas (U.F.) equivalentes cada una al precio de venta al público de (1) litro de gas oil tipo Ultra Diesel en las estaciones de servicios YPF del Automóvil Club Argentino. Lo recaudado por la Provincia por la venta y distribución de la citada documentación se aplicará al cumplimiento de las funciones de diseño, gestión y control integral del sistema, asignadas a la Agencia Provincial de Seguridad Vial.

9. Decreto PEN N° 779/95 Artículo 40. REQUISITOS PARA CIRCULAR.

El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que

sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones pertinentes.

(...)

f.1. El matafuego que se utilice en los vehículos debe estar construido según las normas IRAM correspondientes, debiendo ubicarse al alcance del conductor dentro del habitáculo, con excepción de los mayores a UN KILOGRAMO (1 kg) de capacidad. El soporte debe impedir su desprendimiento, aún en caso de colisión o vuelco, pero debe poder ser fácilmente liberado para su empleo y ubicarse en lugar que no cree riesgos, no pudiendo estar en los parantes del techo, ni utilizarse abrazadera elástica. Tendrán las siguientes características:

(...)

f.2. Las balizas portátiles, en cantidad de dos por lo menos, se portarán en lugar accesible y deben ajustarse a las siguientes características:

(...)

g.1. El número de ocupantes se establecerá conforme la relación estipulada en el inciso k) del presente artículo;

g.2. Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correa correspondiente y los menores de CUATRO (4) años deben viajar en los dispositivos de retención infantil correspondientes.

(...)

k) Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo.

10. Ley Nacional N° 24.449. Artículo 48 PROHIBICIONES.

Está prohibido en la vía pública:

- a) Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. Conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre. Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros de menores y de carga, queda prohibido hacer cualquiera sea la concentración por litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo sanitario. (Inciso sustituido por art. 17 de la Ley N° 24.788 B.O. 03/04/1997)
- b) Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello;
- c) A los vehículos, circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia;
- d) Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagües o maniobras caprichosas e intempestivas;
- e) A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas, de gran concentración de vehículos o vías rápidas;
- f) Obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle, avanzando sobre ella,

aun con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje;

g) Conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha;

h) Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garage o de una calle sin salida;

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

j) En curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse;

k) Cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario, o si desde el cruce se estuvieran haciendo señales de advertencia o si las barreras estuviesen bajas o en movimiento, o la salida no estuviere expedita. También está prohibido detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras, o quedarse en posición que pudiere obstaculizar el libre movimiento de las barreras;

l) Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento;

m) A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores;

n) A los ómnibus y camiones transitar en los caminos manteniendo entre sí una distancia menor a cien metros, salvo cuando tengan más de dos carriles por mano o para realizar una maniobra de

adelantamiento;

ñ) Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución;

o) Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola;

p) Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difunda olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubre en vehículos o continentes no destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas deben ser lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural;

q) Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos;

r) Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo;

s) Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada;

t) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino;

u) Circular en vehículos con bandas de rodamien-

to metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microbús, ómnibus, camiones o maquinaria especial, mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure la transitableidad de la vía;

v) Usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas;

w) Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios;

x) Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua;

y) Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública.

Decreto PEN N° 779/95 Artículo 48. PROHIBICIONES.

a.1. Cualquier variación en las condiciones físicas o psíquicas respecto a las tenidas en cuenta para la habilitación, implican:

a.1.1. En caso de ser permanentes, una nueva habilitación, adaptando la clase de licencia, de corresponder;

a.1.2. En caso de ser transitorias, la imposibilidad

de conducir mientras dure la variación, debiendo considerarse lo siguiente:

a.1.2.1. En el caso de ingesta de alcohol, deberá estarse a lo previsto por el artículo 73 del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95, y en consecuencia de detectarse más de MEDIO GRAMO (0,5 g) de alcohol por litro de sangre, su vehículo deberá ser secuestrado en un sitio seguro que deberá establecer la autoridad jurisdiccional competente al efecto y de exceder el gramo de alcohol por litro de sangre, deberá adicionarse la sanción por incurrir en falta grave y la prevista por el artículo 86 de la Ley N° 24.449;

a.1.2.2. La ingesta de drogas (legales o no) impide conducir cuando altera los parámetros normales para la conducción segura. En el caso de medicamentos, el prospecto explicativo debe advertir en forma resaltada el efecto que produce en la conducción de vehículos. También el médico debe hacer la advertencia;

a.1.3. Se consideran alterados los parámetros normales para una conducción segura, cuando existe somnolencia, fatiga o alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico, variando el pensamiento, ideación y razonamiento habitual. En tal caso se aplica el artículo 72.a.1;

b.1. La prohibición de ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello, comprende a los dependientes y familiares del propietario o tenedor del vehículo, no pudiendo éste invocar desconocimiento del uso indebido como eximente;

b.2. Se considera permisión a persona no habilita-

da para conducir, cuando el propietario o tenedor o una autoridad de aplicación, conocen tal circunstancia y no la han impedido;

e) La autoridad local es la competente para establecer en cada caso la determinación de “zona céntrica de gran concentración de vehículos”;

g) La distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos, de todo 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, y que resulte de una separación en tiempo de por lo menos DOS (2) segundos.

h) Cualquier maniobra de retroceso, en los casos permitidos, debe efectuarse a velocidad reducida;

i) En zona rural el servicio de transporte de pasajeros para recoger o dejar a los mismos debe ingresar en la dársena correspondiente, de no existir ésta se detendrá sobre la banquina, utilizando sus luces intermitentes de emergencia;

k)1. Cuando el paso a nivel se encuentre cerrado, el vehículo quedará detenido sobre el extremo derecho de su mano;

k.2. En el supuesto que las barreras se encuentren fuera de funcionamiento, solamente podrán transponerse, si alguna persona, desde las vías, comprueba que no se acerca ningún tren;

l)1. Se entiende por “cubiertas con fallas” las que presentan deterioros visibles, como cortaduras que lleguen al casco, desprendimientos o separaciones del caucho o desgaste de la banda de rodamiento que deje expuestas las telas;

l.2. La profundidad mínima de los canales de la banda de rodamiento es de UNO CON SEIS DE-

CIMAS DE MILIMETRO (1.6 mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILIMETRO (1 mm) y en coclomotores de CINCO DECIMAS DE MILIMETRO (0,5 mm);

l.3. Los neumáticos de un mismo eje o conjunto (tándem), deben ser de igual tamaño, tipo, construcción, peso bruto y montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría sólo en caso de utilización de la rueda de auxilio. Para automóviles que usen neumáticos del tipo diagonal y radial simultáneamente, estos últimos deben ir colocados en el eje trasero;

l.4. Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto para los casos previstos en la Norma IRAM 113.337/93. Asimismo tampoco se pueden utilizar neumáticos reconstruidos en los ejes delanteros de ómnibus de media y larga distancia, en camiones y en ambos ejes de motocicletas;

ñ) Los vehículos destinados para remolque de otros, deben contar con la habilitación técnica específica para su propósito;

o) Solamente estarán permitidas las configuraciones de trenes de vehículos que conforme la clasificación definida EN CUANTO A LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS del artículo 28 del presente Anexo, conforme un conjunto compatible con la infraestructura y la seguridad vial y resulten aprobados por la Autoridad de Aplicación;

p) Este tipo de carga no debe sobrepasar el borde superior de la caja del camión, cubriéndose la misma total y eficazmente con elementos de dimensiones y textura adecuadas para impedir la caída de los mismos;

q) Los elementos complementarios o aditamen-

tos de identificación del vehículo, de sus características, del usuario o del servicio que presta, sólo pueden colocarse en la parte inferior del parabrisas, luneta y/o vidrios laterales fijos;

s) La prohibición de dejar animales sueltos rige para toda vía de circulación. La autoridad competente, el ente vial o la empresa responsable del mantenimiento del camino deben proceder a su retiro de la vía pública. Los arcos de hacienda que tengan que cruzar un camino, lo efectuarán en horas diurnas, en forma perpendicular al mismo y con la mayor celeridad posible. En casos de incendio, inundaciones o razones de comprobada fuerza mayor, los propietarios de animales, quienes debieran sacar los mismos durante la emergencia, deberán acompañarlos por una persona guía que se responsabilice de su conducción;

u)1. Cuando fenómenos climatológicos, tales como nieve, escarchilla, hielo y otras circunstancias modifiquen las condiciones normales de circulación, el conductor deberá colocar en los neumáticos de su vehículo, cadenas apropiadas a tales fines.

u.2. Los vehículos de tracción a sangre no pueden circular con un peso superior a CINCO TONELADAS (5 Tn) para los de DOS (2) ejes, ni de TRES Y MEDIA TONELADAS (3,5 Tn) para los de UN (1) solo eje;

w) Es de aplicación lo previsto en el inciso a) del artículo 33 de la Ley N° 24.449 y su reglamentación;

x) Es de aplicación lo previsto en el inciso q) del artículo 77 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95;

Ley Provincial N° 13.133. ARTÍCULO 49.- Láminas Polarizadas. Prohíbese el uso y la colocación en

los vidrios parabrisas, laterales y lunetas de los rodados, de láminas adhesivas de tipo polarizadas o de cualquier otro aditamento destinado a reducir la transmisión de luz hacia el interior del vehículo, cuyas características y tonalidades no sean las aprobadas para su utilización por los organismos competentes.

11. Ley Nacional N° 24.449. Artículo 51. VELOCIDAD MAXIMA.

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.

Ley Nacional N° 24.449. Artículo 52. LÍMITES ESPECIALES.

Se respetarán además los siguientes límites:

a) Mínimos:

1. En zona urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía;
2. En caminos y semiautopistas: 40 km/h, salvo los vehículos que deban portar permisos, y las maquinarias especiales;
- b) Señalizados: los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación;
- c) Promocionales: para promover el ahorro de combustible y una mayor ocupación de automóviles, se podrá aumentar el límite máximo del carril izquierdo de una autopista para tales fines.

Ley Provincial N° 13.169. Artículo 102. VELOCIDAD.

El conductor de un vehículo que circulare por la vía pública a una velocidad que le impida el total dominio del vehículo o entorpezca la circulación o que no respete los límites máximos y mínimos que establecen la leyes y reglamentación vigentes serán sancionado con multas de U.F 300 a U.F 1000.

12. Decreto PEN N° 779/95. Artículo 41. PRIORIDADES.

La prioridad de paso en una encrucijada rige independientemente de quien ingrese primero al mismo.

El incumplimiento de cualquiera de los supuestos de este artículo tiene las sanciones establecidas en el Anexo 2.

a) En el caso de encrucijadas de vías de diferente jerarquía no semaforizadas la prioridad de la principal podrá establecerse a través de la señalización específica.

Esta señalización no es necesario colocarla en todas las encrucijadas sobre la vía principal.

d) El cruce de una semiautopista con separador de tránsito debe hacerse de a una calzada por vez, careciendo de prioridad en todos los casos;

e) Al aproximarse un vehículo a la senda peatonal, el conductor debe reducir la velocidad. En las esquinas sin semáforo, cuando sea necesario, deberá detener por completo su vehículo para ceder el paso a los peatones;

Ley Provincial N° 13.169. Artículo 85. PRIORIDAD DE PASO. DERECHA.

El conductor que no cede el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha y sin que éste por los motivos o causas legalmente establecidos haya perdido esa prioridad, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F. Podrá aplicarse en este caso la sanción accesoria de cursos especiales, ordenados por el juez, conforme los artículos 24 inciso “g” y 35.

13. Ley Provincial N° 13.169. Artículo 86. PRIORIDADES ESPECIALES.

El conductor que no respetare las prioridades indicadas en el señalamiento vial, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F. Podrá aplicarse en este caso la sanción accesoria de cursos especiales, ordenados por el juez, conforme los artículos 24 inciso “g” y 35.

13. Ley Provincial N° 13.169. Artículo 89. GIROS Y ROTONDAS.

El conductor de un vehículo, que realice o pretenda realizar un giro o circular en una rotonda sin respetar la señalización, y las reglas pertinentes a la circulación en giros y rotondas, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F. Podrá aplicarse en este caso la sanción accesoria de cursos especiales, ordenados por el juez, conforme los artículos 24 inciso “g” y 35.

14. Ley Provincial N° 13.169. Artículo 90. VIAS SEMAFORIZADAS.

El conductor de un vehículo que circular, avanzar o se detuviere sin respetar las indicaciones derivadas de las luces de los semáforos, o el descenso de barreras en un paso a nivel, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F.

15. Ley Provincial N° 13.169. Artículo 94. VIAS MULTICARRILES. CIRCULACION.

El conductor de un vehículo que no cumpliera o que no se ajustare a las reglas de circulación para las vías multicarriles establecidas por la legislación o reglamentación vigentes, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F. Podrá aplicarse en este caso la sanción accesoria de cursos especiales, ordenados por el juez, conforme los artículos 24 inciso “g” y 35.

16. Ley Provincial N° 13.169. Artículo 88. ADELANTAMIENTO.

El conductor de un vehículo que pretenda adelantarse o sobrepasar a otro sin hacerlo por la izquierda o sin respetar las pautas y requisitos legales establecidos para hacerlo que impone la legislación o reglamentación vigente, y salvo los casos de excepción legalmente establecidos, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F. Podrá aplicarse asimismo en estos casos la sanción accesoria de cursos especiales, ordenados por el juez, conforme los artículos 24 inciso “g” y 35.

17. Ley Provincial N° 13.169. Artículo 95. AUTOPISTAS Y SEMIAUTOPISTAS.

El conductor que no cumpliera o no se ajustare a las reglas de circulación establecidas por la legislación o reglamentación vigentes, para las autopistas y semiautopistas, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F. Podrá aplicarse en este caso la sanción accesoria de cursos especiales, ordenados por el juez, conforme los artículos 24 inciso “g” y 35.

18. Ley Provincial N° 13.169. Artículo 96. LUCES.

El conductor de un vehículo que circular por cualquier vía pública sin tener encendidas las luces según lo establece la legislación y la reglamentación vigente para cada caso, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F.

19. Decreto PEN N° 779/95. Artículo 49. ESTACIONAMIENTO.

a) La autoridad jurisdiccional podrá disponer con carácter general, para áreas metropolitanas, la prohibición de estacionar a la izquierda en las vías de circulación urbanas. En el caso que la norma tenga vigencia en toda la jurisdicción, será suficiente la señalización perimetral, del área que involucra la norma, sin necesidad de hacerlo por cuadra.

a.1. La autoridad local debe reglamentar específicamente el uso de la grúa y del inmovilizador (bloqueador), siendo el pago del arancel del servicio, el único requisito para liberar el vehículo afectado. La grúa deberá remover exclusivamente aquellos vehículos en infracción al inc. b) del Art. 49 de la presente Ley.

a.2 El estacionamiento se debe realizar:

a.2.1. Maniobrando sin empujar a los otros vehículos y sin acceder a la acera.

a.2.2. Dejando el vehículo con el motor detenido y sin cambio. Si hay pendiente el mismo debe quedar frenado y con las ruedas delanteras transversales a la acera. En el caso de vehículos de carga deben, además, colocar cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública;

a.2.3. Cuando el estacionamiento debe efectuarse en forma paralela al cordón, debe dejarse libre una distancia aproximada de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m) respecto del mismo y no menos de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) entre un vehículo y otro;

a.2.4. Cuando no exista cordón se estacionará lo más alejado posible del centro de la calzada, pero sin obstaculizar la circulación de peatones;

a.2.5. Cuando se efectúe en forma perpendicular o con un ángulo menor respecto al cordón y la señalización así lo indique, se ubicará el vehículo conforme a la demarcación horizontal. De no existir ésta, la distancia a dejar entre vehículos será de SIETE DECIMAS Y MEDIA DE METRO (0,75 m). En el estacionamiento perpendicular al cordón se colocará hacia éste la parte posterior del vehículo. Cuando se estacione en ángulos distintos, se

pondrá la parte delantera en contacto con aquél; (...)

b.6. Cuando no existe prohibición general sobre el respectivo costado de la vía, debe colocarse la señal R8 del Sistema Uniforme de Señalamiento Vial. En este caso la señal puede ser de menor tamaño, no reflectiva y colocada sobre la línea de edificación:

Cuando no hay señal en un acceso y existe permisión de estacionar en la cuadra, se supone que esa entrada no está en uso. Cuando está señalizado, la autoridad de aplicación local debe controlar que la misma se ajuste a las características del lugar;

b.7. El vehículo, o cualquier otro objeto, dejado en la vía pública por mayor lapso del establecido por la autoridad jurisdiccional, se considera abandonado, debiendo ser removido por la autoridad local, quien reglamentará un procedimiento sumario para ejecutar la sanción y cobrar el depósito y otros gastos, pudiendo enajenar el vehículo o elemento con los recaudos legales pertinentes;

b.8. La autoridad local es competente para determinar los lugares en que podrán estacionarse estos vehículos mediante la señal R.24 del Sistema Uniforme de Señalamiento, para permitir; ó R.25 para exclusividad, procurando preservar la habitabilidad y tranquilidad ambiental de las zonas residenciales;

c) Igualmente corresponde a la autoridad local establecer los espacios reservados en la vía pública, con la única excepción del uso de los mismos por los vehículos oficiales o afectados a un servicio público o a un organismo. Los automotores de propiedad de los funcionarios no se consideran

afectados al servicio oficial. Esta prohibición está referida exclusivamente al uso de la calzada.

20. Ley Provincial N° 13.169. Artículo 79. DOCUMENTACION - EXHIBICION.

Quien circular por la vía pública, en un vehículo y ante el requerimiento de una autoridad competente se negare a exhibir la licencia de conductor o cualquier otra documentación exigible conforme a la legislación o reglamentación vigente, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F. En este caso no resulta aplicable el beneficio de pago voluntario previsto en el artículo 27 inciso "a" del presente Código.

21. Decreto PEN N° 779/95. Artículo 40. REQUISITOS PARA CIRCULAR.

(...) c) La posesión del comprobante de seguro obligatorio diseñado por la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION, será prueba suficiente de la vigencia del seguro obligatorio de automotores exigido por el artículo 68 de la Ley N° 24.449, sólo por el período indicado en su texto, el cual será anual salvo las excepciones reglamentariamente previstas. La autoridad de comprobación y/o aplicación deberá verificar que los conductores posean dicho comprobante de seguro obligatorio y que dicho seguro se encuentra vigente en oportunidad de realizarse la constatación, acreditándose dicha vigencia, corroborando

el período de cobertura que obra en el texto del comprobante.

La falta de portación del recibo de pago de la prima del seguro obligatorio por parte del conductor del vehículo, no podrá ser aducida por la autoridad de comprobación y/o aplicación para determinar el incumplimiento de los requisitos para la circulación. Ello sin perjuicio del efectivo cumplimiento de las obligaciones de pago que los asegurados deban ejecutar para no incurrir en suspensión de cobertura de conformidad con las condiciones aprobadas por la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION. (Inciso sustituido por art. 3º del Decreto Nº 437/2011 B.O. 14/04/2011.

22. Ley Provincial Nº 13.169. Artículo 83. REQUISITOS PARA CIRCULAR.

Quién circular con automotor, bajo las siguientes circunstancias:

1. Estando legalmente inhabilitado para ello, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1000 U.F. En este caso no resulta aplicable el beneficio de pago voluntario previsto en el artículo 27 inciso a) del presente Código.
2. Sin haber sido habilitado, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1000 U.F. En este caso no resulta aplicable el beneficio de pago voluntario previsto en el artículo 27 inciso a) del presente Código.
3. Teniendo suspendida su habilitación, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1000 U.F.

En este caso no resulta aplicable el beneficio de pago voluntario previsto en el artículo 27 inciso a) del presente Código.

4. Sin estar habilitado para conducir ese tipo de vehículo, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1000 U.F. En este caso no resulta aplicable el beneficio de pago voluntario previsto en el artículo 27 inciso a) del presente Código.

5. Con licencia de conducir vencida, por no más de 6 meses, será sancionado con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F.. Superado dicho plazo se aplicará la sanción prevista por el inciso 2 del presente artículo.

Con licencia de conducir caduca por cambio de datos no denunciados oportunamente, o por haber perdido la totalidad de los puntos asignados, con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F.

Con licencia de conducir que se le haya desconocido validez o posea restricciones de circulación para el tránsito interprovincial dictada por la autoridad nacional de aplicación, por no cumplir los requisitos mínimos establecidos en la ley Nacional Nº 24.449, con multa de 100 U.F. hasta 300 U.F.

6. Sin portar su licencia estando habilitado, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.

7. Con la cédula de identificación del vehículo vencida, no siendo el titular será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F. y en incumplimiento de las normas de transferencia del vehículo, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1000 U.F.

8. Sin portar el comprobante del seguro obligatorio, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.

9. Sin tener cobertura de seguro obligatorio vi-

gente, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1000 U.F. En este caso no resulta aplicable el beneficio de pago voluntario previsto en el artículo 27 inciso a) del presente Código.

10. Sin las placas de identificación de dominio correspondientes, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F.

11. Con placas de identificación de dominio no correspondientes, con aditamentos no reglamentarios, cubiertas o cualquier otra alteración que genere confusión en la lectura del dominio que realmente corresponda, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1000 U.F. En este caso no resulta aplicable el beneficio de pago voluntario previsto en el artículo 27 inciso a) del presente Código.

12. Faltando la placa de identificación de dominio delantera o por no tenerla en el lugar reglamentario, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F.

13. Faltando la placa de identificación de dominio trasera o por no tenerla en el lugar reglamentario, será sancionado con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F. (...)

Ley Provincial Nº 13.169 Artículo 76. REVISION TECNICA - CIRCULACION.

El titular, o propietario o poseedor de un vehículo que circular por la vía pública sin haber realizado la revisión técnica periódica obligatoria que determine la legislación o reglamentación vigente o haya sido dispuesta por el organismos competente, será sancionado con multa de 300 U.F. hasta 1000 U.F.

23. Decreto PEN 779/95 Artículo 40.

(...) j.1) Casco de seguridad para motociclistas: elemento que cubre la cabeza, integralmente o en su parte superior, para protegerla de eventuales golpes. Debe componerse de los siguientes elementos:

j.1.1.) Cáscara exterior dura, lisa, con el perfil de la cabeza y con un relleno amortiguador integral de alta densidad, que la cubra interiormente, de un espesor no inferior a 0,025 mm. (veinticinco milésimas de metro);

j.1.2) Acolchado flexible, adherido al relleno, que ajuste el casco perfectamente a la cabeza, puede estar cubierto por una tela absorbente;

j.1.3) Debe cubrir como mínimo la parte superior del cráneo partiendo de una circunferencia que pasa 0,02 m. (dos centésimas de metro) por arriba de la cuenca de los ojos y de los orificios auditivos. No son aptos para la circulación los cascos de uso industrial u otros no específicos para motocicletas.

j.1.4) Sistema de retención, cintas de 0,02 m. (dos centésimas de metro) de ancho mínimo y hebilla de registro, que pasando por debajo del mentón sujete correctamente la cabeza;

j.1.5) Para tener adicionalmente: visera, protector facial inferior integrado o desmontable y pantalla visora transparente;

j.1.6) Exteriormente debe tener marcas retrorreflectivas ubicadas de manera tal que desde cualquier ángulo de visión exponga una superficie mínima de 0,25 cm² (veinticinco centésimas de metro cuadrado);

j.1.7) interiormente debe llevar una etiqueta cla-

ramente legible que diga: "Para una adecuada protección este casco debe calzar ajustadamente y permanecer abrochado durante la circulación. Está diseñado para absorber un impacto (según Norma IRAM 3621/2002) a través de su destrucción o daño. Por ello cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (aún cuando el daño no resulte visible)";

j.1.8) El fabricante debe efectuar los ensayos de la Norma IRAM 3621/2002 e inscribir en el casco en forma legible e indeleble: su marca, nombre y domicilio, número de inscripción en el Registro Oficial correspondiente, país de origen, mes y año de fabricación y tamaño. También es responsable (civil y penalmente) el comerciante que venda cascos que no se ajusten a la normativa vigente.

24. Ley Provincial N° 13.169. Artículo 83. REQUISITOS PARA CIRCULAR.

Quién circular con automotor, bajo las siguientes circunstancias: (...)

18. En motocicleta, ciclomotor o cuatriciclo autorizados para ser librados al tránsito público, sin llevar el conductor y acompañante, debidamente colocado y sujetado el casco reglamentario o el chaleco o bandolera reflectante, será sancionado con multa de 150 U.F. hasta 500 U.F. o inhabilitación para conducir de 15 días a 6 meses.

19. En motocicleta, ciclomotor, o cuatriciclo autorizados para ser librados al tránsito público sin parabrisas, el conductor que no use anteojos de seguridad normalizados, será sancionado con

multa de 150 U.F. hasta 500 U.F. (...)

25. Decreto PEN 779/95. REGLAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE. Art. 53. EXIGENCIAS COMUNES.

a) Los vehículos deben circular en condiciones adecuadas de prestación cumpliendo con los requisitos de seguridad establecidos en el Título V de la Ley de Tránsito y de esta Reglamentación.

(...)

c) Las dimensiones máximas se complementan con lo establecido en el ANEXO R "PESOS Y DIMENSIONES" al presente inciso;

d) Los pesos máximos transmitidos a la calzada, se complementan con lo establecido en el ANEXO R, al presente inciso;

(...)

g).- Todos los vehículos de las categorías M3 y M2 que cumplan servicios de transporte de pasajeros de media y larga distancia, transporte para el turismo y oferta libre, como también, los de las categorías N2 y N3 que cumplan servicios de transporte de cargas generales y los de todas las categorías que cumplan servicios de transporte de materiales y residuos peligrosos deberán contar con un sistema de registro de operaciones inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, la distancia recorrida, el tiempo y las horas de conducción y de descanso de cada conductor, entre otras variables. Estos datos los deberá exhibir en

un registro físico a modo de demostrativo histórico de su comportamiento, de facilitar la investigación de los siniestros en los que el vehículo con el objeto de determinar sus causales y las medidas de prevención correspondientes, entre otros fines que procedan. Los mismos podrán ser controlados en cualquier lugar en que se halle el vehículo por los organismos de control habilitados.

Los sistemas de registro de operaciones deberán encontrarse homologados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) conforme lo establecido por la Ley N° 19.511 de Metrología Legal, los convenios internacionales vigentes en la materia y el presente, para lo que realizará los ensayos y las validaciones pertinentes.

Los sistemas de registro de operaciones deberán incluirse, como un elemento de instalación obligatoria en las unidades correspondientes, en el MANUAL DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

(...)

h) Los vehículos de transporte y la maquinaria especial deben llevar en la parte trasera “un círculo reflectivo indicador de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar”, el que debe cumplir con los siguientes requisitos:

h.1. Se colocará en la parte posterior del vehículo, sobre el lado izquierdo, lo más próximo posible al plano vertical y en lugar visible. En el caso de unidades remolcadas se debe aplicar la misma señalización.

h.2. El círculo retrorreflectante será de color blanco y el nivel de retrorreflexión del círculo se ajustará como mínimo a los coeficientes de la norma

IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo;

h.3. El círculo tendrá un diámetro de DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS MAS o MENOS CINCO MILIMETROS (250 mm q 5 mm). Los números serán negros y estarán en posición centrada con una altura de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (150 mm q 5 mm), y el ancho del trazo será de VEINTE MILIMETROS MAS o MENOS DOS MILIMETROS (20 mm q 2 mm).

h.4. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, en su carácter de Autoridad del Tránsito dispondrá las normas reglamentarias y complementarias, como así las modificaciones que surjan de acuerdos internacionales y las excepciones, previa consulta con los organismos técnicos correspondientes;

(...)

Artículo 55. TRANSPORTE DE ESCOLARES.

El transporte de o de ESCOLARES comprende el traslado de menores de CATORCE (14) años, entre sus domicilios y el establecimiento educacional, recreativo, asistencial o cualquiera relacionado con sus actividades, y se realizará de conformidad a las siguientes pautas:

1. El conductor, sin perjuicio de estar habilitado como profesional, cumpliendo todas las condiciones del Art. 20, debe demostrar conducta ejemplar, aseo, corrección y excelente trato con sus pasajeros y, a partir del segundo año de vigencia de la presente, deberá tener aprobado el curso de capacitación establecido en el inc. 2 del Art. 10;

2. Los vehículos deben cumplir con lo dispuesto en el Título V de la Ley 24.449 y su reglamentación, especialmente:

2.1. Pertenecer o ser contratados por el titular del servicio, estar expresamente habilitados y tener carácter exclusivo para tal fin;

2.2. Ser de color predominantemente anaranjado, pudiendo tener franjas o baguetas claras;

2.3. Llevar letreros en los CUATRO (4) costados que digan, en letras negras, suficientemente legibles: “ESCOLARES” o “NIÑOS”;

2.4. Poseer sendas puertas de cada lado, no accionables por los menores sin intervención del conductor o preceptor;

2.5. Poseer una salida de emergencia, operable desde el interior y exterior;

2.6. Poseer retrovisores externos y vidrios de seguridad, según los ANEXOS E y F de esta Reglamentación;

2.7. Carecer de asientos móviles o provisorios;

2.8. Poseer iluminación interior suficiente;

2.9. Poseer matafuegos normalizados según el tipo de vehículo de que se trate, de acuerdo a lo regulado en el inc. f.1. del Art. 40;

2.10. Poseer las luces intermitentes de emergencia conforme se establece en el punto C.2.5. del ANEXO I de esta Reglamentación;

2.11. No tener una antigüedad mayor a DIEZ (10) años al momento de ingresar a la prestación del servicio, pudiendo permanecer en el mismo en tanto cumpla las demás exigencias de esta reglamentación y las que establezca la autoridad jurisdiccional. El requisito establecido en este apartado tendrá vigencia a partir del 1° de Julio de 1999.

2.12. Llevar en la parte trasera el círculo retrorreflectivo establecido en el inc. h) del Art. 53, y de la misma forma el número de habilitación correspondiente;

2.13. Respecto a los correaes de seguridad se aplicará lo dispuesto en el punto C.1, del inc. a) del Art. 30;

2.14. Cumplir con las normas locales sobre higiene y salubridad de la unidad;

2.15. La autoridad jurisdiccional promoverá vehículos especialmente adaptados para menores con movilidad reducida a fin de contribuir mediante las opciones del transporte, a la integración de los menores con discapacidad;

3. En la prestación del servicio, deberá extremarse la prudencia y el cumplimiento de la normativa específica, manteniendo las puertas cerradas durante la circulación, permitiendo el ascenso/descenso sólo por la puerta contigua a la acera más próxima al destino, conservando encendidas las luces de emergencia. Sólo podrá transportarse docentes, familiares o personas vinculadas con el motivo del viaje;

4. La responsabilidad por el incumplimiento de lo establecido en la presente, es solidaria entre el propietario de la unidad, el titular del servicio y el establecimiento al que pertenecen los menores, con excepción de los hechos sólo imputables a la conducta del conductor.

Artículo 56. TRANSPORTES DE CARGA.

a) La inscripción del vehículo en el registro de transportes de carga de la jurisdicción se concre-

tará cuando se realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica, con excepción de los vehículos para transportes especiales (sustancias peligrosas, internacional, etc.). Con dicha inscripción el vehículo queda habilitado para operar el servicio, conservando la habilitación con la sola entrega del formulario que confeccionará con carácter de declaración jurada, en cada oportunidad que realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica. La constancia de haber realizado ésta, lo es también de inscripción.

b) La inscripción se realizará de la siguiente forma:
b.1. En ambos costados del vehículo, preferentemente en la cabina y en forma legible e indeleble, se inscribirá el nombre o razón social y domicilio legal del propietario del vehículo o del transportista, incluyendo su teléfono.

b.2. Se podrán repetir estos datos en forma destacada igualmente, el número de dominio en los costados de la caja de los vehículos y en el techo (o lona).

b.3. De la misma forma, sobre la caja de carga de cada vehículo que integre la formación, se inscribirá del lado derecho su peso máximo permitido y más abajo su tara, expresados en toneladas y hasta con dos decimales.

b.4. El tipo y la tara pueden reemplazarse por la potencia del motor en las unidades o vehículos tractores.

b.5. Se entiende por "tara" al peso propio del vehículo, sin carga ni pasajeros, en condiciones de marcha con su tripulación normal, accesorios y abastecimiento completos.

b.6. Tipo de vehículo, es el que surge del Artículo

28 de esta reglamentación;

c) La carta de porte o el manifiesto de carga exigible es el establecido por la regulación específica para cada tipo de servicios de transporte;

d) Sin reglamentar;

e) La carga no debe sobresalir de los límites del vehículo, excepto en las condiciones reglamentadas en el ítem 7 del Anexo R.

f) Sin reglamentar.

g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados, dotados con los dispositivos que observen lo establecido en las normas IRAM 10.018/89 - Contenedores. Definiciones-, IRAM 10.019/86 - Contenedores. Clasificación, designación, medidas y masa bruta-, IRAM 10.020/88 - Contenedores. Codificación, identificación y marcado-, IRAM 10.021/86 - Contenedores Serie 1. Esquineros -, IRAM 10.022/88 - Contenedores Serie 1. Manipulación y sujeción-, IRAM 10.023/89 - Contenedores. Placa de aprobación- e IRAM 10.027/90 - Contenedores Serie 1. Contenedores de uso general, características y ensayos -, compatibles con las normas internacionales y con las que al respecto dicte la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ME y OSP.

Las cargas que se transporten sobre camiones playos, excepto los contenedores, deberán estar aseguradas mediante sistemas de cintas o cables de fijación conforme a lo establecido en la norma IRAM 5379/92.

h) Los transportes de sustancias y residuos peligrosos cumplirán con las disposiciones de la Ley N° 24.051, su reglamentación y con el Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peli-

grosas por Carretera, que como ANEXO S, forma parte de la presente Reglamentación.

Art. 57.
EXCESO DE CARGA. PERMISOS.

Los vehículos que circulen con pesos y dimensiones que superen los máximos admitidos, serán retenidos hasta tanto se reacomode la carga o se descargue el exceso.

En los casos que se detecte un exceso de peso, la autoridad competente queda facultada a percibir en compensación por el deterioro ocasionado por dicho exceso, el Importe equivalente a los litros de Nafta Especial. (Automóvil Club Argentino Central). Los excesos de carga serán transferidos a otros vehículos, o descargados en los lugares que indique la autoridad competente. La mercadería descargada deberá ser retirada por el transportista o responsable de la carga dentro de los plazos que a tal fin establezca dicha autoridad. Al efecto, se hará constar en el Acta, el plazo de vencimiento del depósito atento a la condición de la mercadería: perecedera o imperecedera. Cuando se compruebe un exceso de peso, la autoridad competente labrará un Acta con la constancia del pesaje indicado por la balanza autorizada. Dicha Acta será rubricada por el conductor del vehículo en infracción. En caso de negativa a reconocer el exceso de carga, se dejara constancia de dicha circunstancia en la citada Acta.

En los casos en que la mercadería se encontrara precintada por la autoridad aduanera, y siempre y cuando los excesos de carga no superen los pesos máximos establecidos para el vehículo o

combinación de acuerdo a la configuración del mismo, se procederá a labrar el Acta correspondiente permitiendo su circulación sin necesidad de reacomodar la carga.

En ningún caso la autoridad competente podrá interrumpir la circulación de los vehículos más allá del tiempo necesario para reacomodar o descargar el exceso de peso registrado y confeccionar el Acta.

El canon por los daños a obras de arte, señalización o cualquier otro elemento componente de las rutas o su equipamiento que sean dañados por la circulación de vehículos fuera de norma, será establecido y actualizado con criterio uniforme para todo el país.

El pago del canon no exime al transgresor de la aplicación de la mutual que correspondiere ni de reacomodar o descargar el exceso. Las fuerzas de seguridad y policiales deben prestar auxilio al efecto del cumplimiento de lo dispuesto en este Artículo.

**Agencia Provincial de Seguridad Vial
Ministerio de Seguridad**

Sede Santa Fe

25 de Mayo 2208/15
+54.342.457.2511.

Sede Rosario:

Santa Fe 1950, 2º piso (ala Moreno)
+54.341.472.1526.

agenciadeseguridadvial@gmail.com

 /seguridadvialsantafe

 @redsegvial

 redseguridadvialsantafe.com

