

EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

**“MATERIAL TÉCNICO PARA LA PREPARACIÓN
DE NIÑOS Y JÓVENES PARA CIRCULAR EN LA
VÍA PÚBLICA”**

ÍNDICE

1. INTRODUCCION

2. TRILOGÍA DE LA SEGURIDAD VIAL

2.1 FACTOR HUMANO

2.1.1.- Aptitudes del ser humano

a.- Condiciones físicas del usuario de la vía pública

a.1.- Visión

a.1.1.- La buena visión para la conducción de un vehículo

a.1.2.- El papel de la visión en la conducción vehicular segura

a.1.3.- Las cualidades de una buena visión

a.1.3.1.- Agudeza visual

a.1.3.2.- Visión periférica

a.1.3.3.- Puntos ciegos

a.1.3.4.- Campo de visión y velocidad

a.1.3.5.- Visión nocturna

a.1.3.6.- Resistencia y recuperación al deslumbramiento

a.1.3.7.- Daltonismo

a.1.3.8.- Visión de profundidad

a.1.4.- Compensaciones ante las deficiencias de visión

a.2.- Audición

a.2.1.- Agudeza auditiva, su papel en la seguridad vial

a.2.2.- Compensación de las deficiencias auditivas

a.3.- Otras afecciones físicas que alteran al usuario de la vía pública

a.3.1.- Enfermedades

a.3.2.- Discapacidades

a.3.3.- Firmeza o tonicidad

a.3.4.- Fuerza muscular

a.3.5.- Edad

b.- Condiciones psíquicas del usuario de la vía pública

b.1.- Comportamientos y Motivos

- b.2.- Establecimiento de hábitos a través de la práctica
- b.3.- Capacitación
- c.- Condiciones psicofísicas del usuario en la vía pública
 - c.1.- Fatiga o falta de descanso adecuado
 - c.2.- Ingesta de alcohol
 - c.3.- Niveles de alcohol establecidos por Ley
 - c.4.- El uso de drogas ilegales
 - c.5.- El uso de medicamentos de venta libre
 - c.6.- El uso de medicamentos de venta bajo receta
 - c.7.- Efectos de la ingesta de alcohol, drogas y/o medicamentos
 - c.8.- Efectos provocados por el uso simultáneo de drogas y alcohol

2.2.- FACTOR VEHICULAR

2.2.1.- Elementos de seguridad activa y pasiva del vehículo

- a.- Luces
 - a.1.- Luces del panel de instrumentos y medidores
 - a.2.- Luces de posición
 - a.3.- Luces delanteras
 - a.4.- Luces Direccionales (guiño o giro)
 - a.5.- Luces de emergencia o baliza
 - a.6.- Luces de retroceso o marcha atrás
 - b.- Sistema de frenos
 - c.- Ventanillas, espejos y desempañador
 - c.1.- Visibilidad
 - c.2.- Otros requisitos de visibilidad
 - d.- Bocina
 - e.- Neumáticos
 - f.- Cinturones de seguridad
 - f.1.- Cinturones de seguridad para niños
 - g.- Airbag (bolsas de aire)
 - g.1.- Airbag de segunda generación
 - g.2.- Bolsas de aire laterales
 - h.- Apoya cabezas
 - i.- Equipo de emergencia
- ### 2.2.2.- Deformación programada

- a.- Carrocería de deformación programada
- b.- Habitáculo indeformable
- 2.2.3.- Conocimiento del vehículo
- 2.2.4.- Control y mantenimiento del vehículo
 - a.- Neumáticos
 - b.- Sistema eléctrico
 - c.- Sistema de combustión
 - d.- Indicadores e instrumentos
 - e.- Frenos
 - f.- Suspensión
 - g.- Paragolpes y guardabarros
 - h.- Motocicletas
 - h.1.- Uso del Casco
 - h.2.- Protección de los Ojos
 - h.3.- Ropa adecuada
 - i.- Bicicletas
 - i.1.- Accesorios de seguridad para bicicletas
 - i.2.- Accesorios de seguridad para los conductores de bicicletas
- 2.3.- FACTOR AMBIENTAL
 - 2.3.1.- Infraestructura vial
 - a.- Estructura Vial
 - b.- Sistema de Señalización Vial Uniforme
 - b.1.- Orden de prioridades de las señales de tránsito
 - b.2.- Tipos de señalización
 - b.2.1.- Señalización Vertical:
 - b.2.2.- Señalamiento Horizontal:
 - b.3.- Gráficos de la señalización vial uniforme
 - 2.3.2.- Condiciones del medio ambiente
 - a.- Fenómenos naturales peligrosos
 - a.1.- Neblina
 - a.2.- Clima húmedo
 - a.3.- Vientos fuertes
 - a.4.- Oscuridad
 - b.- Fenómenos provocados por el hombre
 - b.1.- Congestión en la vía de circulación

b.2.- Otras obstrucciones

3.- CONDUCCIÓN VEHICULAR EFICIENTE Y RESPONSABLE

a.- Actitudes esenciales para la conducción vehicular eficiente y responsable

b.- Actitudes negativas para la conducción vehicular eficiente y responsable

b.1.- Agresividad

b.2.- Falta de solidaridad

b.3.- Inestabilidad emocional

b.4.- Distracción

b.5.- Irresponsabilidad

c.- Conocimientos Prácticos que debe tener todo conductor

d.- Reglas de conducción segura

d.1.- Velocidad

d.2.- Derecho o prioridad de paso

d.3.- Giros

d.4.- Señales y carteles de pare

d.5.- Cambios del carril de circulación

d.6.- Elección del sentido correcto de circulación

d.7.- Luces delanteras durante el día

d.8.- Distancia de seguimiento segura

d.9.- Adelantamiento y sobrepaso.

d.10.- Nivel de atención

d.11.- Reconocimiento visual

d.12.- Toma de decisiones

e.- ¿Cómo podemos evitar un accidente de tránsito?

e.1.- Investigación visual

e.1.1.- Mirar hacia delante

e.1.2.- Mirar hacia atrás

e.1.3.- Mirar hacia los laterales

e.2.- Mantener espacios de seguridad

e.2.1.- Adelante

e.2.2.- Detrás

e.2.3.- A los lados

e.3.- Prevención de peligros múltiples

e.3.1.- Punto medio

e.3.2.- Espacios frente a conductores y peatones problemáticos

f.- Seguridad en la vía de circulación

f.1- Intersecciones

f.2.- Curvas y pendientes

f.3.- Estacionamiento

f.4.- Calles de la ciudad

f.5.- Autopistas

4.- SUGERENCIAS DE ACTUACIÓN ANTE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO

a.- Protegerse en caso de un accidente inevitable

b.- Requisitos para detenerse después de un siniestro vial

c.- Prevención de daños mayores

d.- Accidentes de tránsito con animales

e.- Emergencias

f.- Información del accidente vial a las autoridades

f.1.- Reporte de los mismos

f.2.- Información que debe brindarse

g.- Proteger la zona del accidente de tránsito

h.- Intervención

ANEXO

Ley Nacional de Tránsito N° 24.449

Decreto N° 779/95

AGRADECIMIENTOS

BIBLIOGRAFÍA

COLABORADORES

EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

MATERIAL TÉCNICO INFORMATIVO PARA LA PREPARACIÓN DE NINOS Y JÓVENES PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA

1.- INTRODUCCION

El joven debe ser preparado, desde niño, para cuidar su propia vida, con las técnicas adecuadas, ya que es erróneo esperar que el Estado se ocupe permanentemente de él en todo tiempo y lugar, como asimismo que actúe por instinto en forma permanente. Esta preparación debe ahondar en el conocimiento, traducido él, bajo rubros como los valores, los deberes y las consecuencias de violar los mismos.

El conocimiento de que la sociedad sólo puede manejarse con reglas o normas es fundamental, luego lo es que estas sean internalizadas y acatadas. Lo contrario es anarquía, anomía.

El índice de morbilidad y el de mortalidad en la República Argentina alcanzan niveles alarmantes que podrían ser calificados de desastre nacional. Ya ha sido calificado como epidemia por la Organización Mundial de la Salud.

En nuestro país, las causas externas de morbilidad y mortalidad constituyen la primera causa de muerte desde el primer año de vida hasta los 44 años de edad , siendo la mayor cantidad (23 %) de años de vida potencialmente perdidos. Desde el año 1997 la OPS / OMS reemplazó el término accidente por “Lesiones No Intencionales“ enfatizando la prevención, lo prevenible, despojándolo de toda connotación casual que dicho término expresa en el lenguaje cotidiano, para accidentes domésticos, de tránsito y de transporte. La morbilidad y las secuelas discapacitantes de las lesiones que no llegan a ser fatales señalan su trascendencia, en términos de efectos biopsicosociales, para la víctima, su familia, la comunidad.¹

La Organización Panamericana de la Salud (OPS) sostiene que más de dos personas por hora fallecen por causas externas, los números demuestran la magnitud del problema, si tenemos en cuenta que se trata de muertes prevenibles y secuelas reducibles.

¹ Cabe aclarar que, si bien existe coincidencia general con lo precedentemente expuesto, al definir nuestra ley el término “accidente” para referirse al hecho de tránsito causante de daño, en el presente manual se utilizará el mismo o la palabra “siniestro” en su reemplazo.

Dado el carácter multicausal de la inseguridad vial, no puede pensarse que sólo con incrementar el número de efectivos de control y de agentes de justicia se dará solución satisfactoria a esta problemática.

Argentina necesita en muchos aspectos soluciones de fondo. Los problemas sociales tienen una solución profunda o un cambio a otros modos más o menos evolucionados, en cuanto se elimina o acota la raíz del problema, es decir, cuando se atacan las causas de fondo y no los efectos.

Además, debe considerarse que nuestro país, conforme lo indica nuestra Constitución Nacional, posee carácter federal, lo que implica que la Nación sólo puede actuar directamente sobre aquellas materias expresamente delegadas por las provincias, lo que no ocurre con el tránsito y la seguridad vial. En esta materia, tanto las provincias como la mayoría de los municipios poseen autonomía para regularse, lo que dificulta otorgar un tratamiento unívoco a esta grave problemática. A efectos de armonizar los intereses, nuestra Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 creó el Consejo Federal de Seguridad Vial, en el cual se encuentran representadas todas las jurisdicciones argentinas.

El siniestro de tránsito alcanza niveles intolerables desde la invención por parte del hombre del automotor a fines del siglo XIX. Anteriormente, se veían involucrados carruajes, carros, animales y personas.

Ahora, si bien se ha dicho, que un elemento de utilidad, creado para "servir" al hombre, se ha constituido en una máquina de sesgar vidas, debemos aclarar que tal afirmación es parcial y errónea ya que quien se ha "transformado" en una máquina de sesgar vidas es el hombre utilizando lo que la tecnología le pone a su alcance como elemento útil de avance social.

A partir de la aparición del automotor es el propio hombre que provoca "por mal uso" sus propios males. Lo mismo se dijo en su tiempo de la electricidad, la energía atómica, etc. todo se transforma en aplicación positiva o nefasta según el uso que se le dé y esto es cuestión del hombre no de las cosas.

Respecto a la cantidad y calidad de los siniestros, puede hablarse de muchas carencias, por parte del hombre, para asimilar sus propios progresos, guste o no, aún no se ha aprendido a dominar las máquinas. Tal como se ha dicho "*las leyes de la razón práctica son, a veces, mas inaccesibles que las leyes de la naturaleza, ya que parece mas fácil dominar el átomo que construir la paz*"; (Battro y Léa Da Cruz Fagundes).

El hombre desde que nace hasta que muere debe protegerse y ser

protegido de todo aquello que le signifique menoscabo a su vida y libertad, en el primer caso debe hacerlo por sí mismo y en el segundo debe serlo por la sociedad donde vive, personificada por el Estado.

Aquel que parte de la base o idea de creer la premisa de que, deben atacarse los efectos del problema, ha comenzado erróneamente su aprendizaje para instruir a otros. Se dice ello, toda vez que, los verdaderos factores de comportamiento que llevan a la situación de permanente peligro en la vía pública, pasan por elementos de la vida diaria. De esta manera el porqué del incumplimiento de las conductas asimiladas, es el desafío mayor que tiene el Docente Educador Vial, teniendo la probabilidad de obtener resultados con una enseñanza sistemática, científica, metódica, analítica y con real interés en la materia.

La insistencia crea, en muchos casos, hábitos, se trata de utilizar ambos conceptos: el hábito y la razón, el análisis a partir de la motivación.

Cuando el problema es comprendido por el educando, llegando a tocarle las fibras más íntimas de su ser, se despierta la curiosidad, el interés - motivación -, y a partir de allí, el terreno está preparado, ya que la evolución es positiva y altamente probable de que sea eficaz.

La motivación es el aliado más eficaz del Docente Educador Vial, pero para ello hay un requisito ineludible, sin el cual todo conducirá al fracaso: el Docente Educador Vial debe estar convencido de lo que va a enseñar, y debe haberlo asimilado en su propia conciencia y conducta.

A los niños hoy día se les enseña ciencia jugando. No debería ser muy diferente con los jóvenes.

Con todo esto, lo que se intenta es introducir la educación tan vital para la sociedad actual como lo es la Educación en Seguridad Vial. Es importante partir de las bases que constituyen el obstáculo al mantenimiento de la seguridad vial y, por ende, crean la constante inseguridad que hoy vivimos en nuestras calles para comprender desde dónde debemos enfocar esta enseñanza tan fundamental.

Por ello, partiremos explicando que una ciencia, la “Ciencia de la Accidentología Vial”, ha estudiado el tema con detenimiento y ha concluido que la “Trilogía de la Seguridad Vial” es la base sobre la cual es imprescindible partir para lograr un cabal enfoque de la cuestión.

Es decir, a la hora de averiguar que fomenta la “inseguridad vial”, que determina, motiva u origina los eventos dañosos, la ciencia de la accidentología vial encontró la respuesta en tres causas primarias que denominó “Trilogía de la Seguridad

Vial” o “Triángulo Accidentológico”, cuyos vértices son: el factor humano, el factor vehicular y el factor ambiental.

Con base en ello, esta ciencia se ha detenido pormenorizadamente en cada uno de estos vértices, para luego, sobre la base de los resultados obtenidos aportar la posible solución a la inseguridad en la materia que hoy nos ocupa y esto es justamente lo que los Docentes deben “aprehender” para lograr la motivación a la que aludimos.

2.- TRILOGÍA DE LA SEGURIDAD VIAL

Si bien es tradicional considerar que este tipo de siniestro es ocasionado por exclusiva responsabilidad del hombre, quien, como usuario de la vía pública, se descuida, no ha sido debidamente educado o bien vulnera las normas que son íntegramente conocidas por él, se ha demostrado que esto no es cabalmente así.

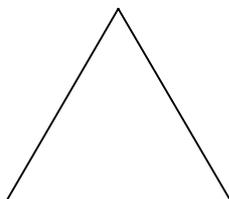
Es que el entorno del ser humano lo influencia en su desenvolvimiento diario. Existen muchos factores indirectos sobre los que el hombre no tiene control.

Es posible, por ejemplo, que una carretera que no reúna algunos de los atributos de seguridad desencadene un accidente, ya sea por encontrarse mal diseñada, mal señalizada o bien en mal estado y exceder el normal cometido de una persona prudente, educada y responsable.

Del mismo modo, es factible que durante la circulación de un vehículo a motor alguno de sus elementos de seguridad activa provoque un accidente y sorprenda a ese mismo hombre con una falla en su funcionamiento que éste no pudo prever, o bien los elementos de seguridad pasiva no atenuaron las lesiones que se hubieran podido evitar.

Complementariamente, la Organización de las Naciones Unidas, a través de la Orestableción Mundial de la Salud, ha acordado el siguiente porcentaje de participación de cada uno de los factores en todo accidente vial:

FACTOR HUMANO
(Responsabilidad 88 %)



2.1.- FACTOR HUMANO

Se considera factor humano, en la Trilogía de la Seguridad Vial, a la persona como PEATON, PASAJERO, CICLISTA y CONDUCTOR, en lo relativo a su comportamiento en la vía pública y a las condiciones psicofísicas y técnicas que hacen a su aptitud para ello.

Para conducirse en la vía pública sin ningún peligro el ser humano debe encontrarse en buenas condiciones físicas y psíquicas.

2.1.1.- Aptitudes del ser humano

Son las cualidades que tiene una persona u objeto de servir para un determinado fin.

Para circular por la vía pública se necesita tener un óptimo tiempo de reacción, gran capacidad de atención y concentración, coordinación de movimientos, automatización, buen estado físico, estabilidad nerviosa, capacidad de observación, apreciación de distancias y velocidades, agudeza acústica, adaptación visual, etc.

La aptitud física esta ligada con la capacidad intelectual, psíquica y somática, que en definitiva es la que determina la facultad de circular adecuadamente.

Las aptitudes varían por varios motivos, puede citarse como uno de ellos a la edad o ciertas discapacidades físicas y/o psíquicas.

Uno de los elementos más característicos de la adaptación del individuo al debido uso de la vía pública para circular es la adquisición de los reflejos psicomotores, que son aquellas reacciones automáticas involuntarias realizadas ante los estímulos exteriores.

En caso de poseer limitaciones a dichos reflejos es recomendable que se adopten los recaudos pertinentes para viabilizar una circulación segura de dichas personas, sea mediante el acompañamiento de otra persona capacitada o bien mediante el auxilio de instrumentos apropiados al efecto.

a.- Condiciones físicas del usuario de la vía pública

a.1.- Visión

La buena visión de todo usuario de la vía pública es una aptitud esencial para la circulación segura.

No obstante, quienes padecen de alteraciones en la visión, pueden circular por la vía pública adoptando los recaudos necesarios para remediar la situación.

A modo de ejemplo, podemos citar el uso de lentes para quienes la poseen reducida, o el acompañamiento, uso de bastón o de un canino entrenado para ciegos (no para la conducción vehicular).

a.1.1.- La buena visión para la conducción de un vehículo

La visión es el factor físico más importante para la conducción de todo vehículo, sea automotor, motocicleta y hasta bicicleta, y su carencia no puede ser sustituida.

La visión se basa en la acción de la luz sobre la retina dando origen a la percepción de la imagen, la forma, el color, etc.

La visión humana es estereoscópica, por lo que proporciona una imagen compuesta por la imagen de cada ojo en particular; o visión en profundidad.

a.1.2.- El papel de la visión en la conducción vehicular segura

La vista juega un papel clave en los pasos para detectar y evitar una situación de peligro. Estos pasos incluyen:

- La transmisión de una imagen visual al cerebro
- La comparación de esta imagen con las reglas y experiencias aprendidas
- Una decisión para tomar una acción
- La transmisión a través del sistema nervioso de las órdenes a las manos y pies para girar el volante, aplicar los frenos, acelerar o desacelerar, utilizar la bocina y así sucesivamente.

Una buena vista es la clave para poder detener el vehículo a tiempo y evitar un siniestro vial.

a.1.3.- Las cualidades de una buena visión

Las cualidades principales de una buena visión son:

- la agudeza visual, que permite ver de lejos (una agudeza menor a 5/10 requerirá el uso de anteojos)
- la anchura del campo visual lateral, o visión periférica
- la visión nocturna
- la resistencia al deslumbramiento
- la visión correcta de los colores
- la correcta adaptación del ojo

Para que un objeto pueda ser percibido claramente, debe encontrarse situado dentro del cono de visión perfecta o semiperfecta, tanto en el plano horizontal como vertical.

Un conductor seguro debe ponderar constantemente los movimientos de todos los usuarios del tramo de la vía de circulación visible sobre el que está circulando, observando con una visión de conjunto y a todo su alrededor, para estar dispuesto a reaccionar, rápida y adecuadamente.

Se debe extender la observación hasta donde sea posible hacia delante, hacia atrás, como a los laterales. Hay que mantener la vista en movimiento, lo cual además de brindar constante información permite mantenerse alerta, reduciendo la fatiga ocular.

a.1.3.1.- Agudeza visual

La vista central se utiliza para discernir detalles, identificar y/o reconocer lo que se está viendo. La agudeza visual es el detalle más fino que puede percibirse.

Es importante para leer las señales de la ruta e identificar los peligros.

a.1.3.2.- Visión periférica

La visión periférica o lateral es el campo de la vista que rodea la parte central del campo visual. Se pueden ver las cosas que están directamente al frente de forma más clara, mientras que las cosas que están a los costados (su visión periférica), se distinguen menos. Es aquella percepción visual de objetos que se encuentran fuera del cono visual, percepción que no es perfecta sino difusa.

Cualquier sensación que se produzca dentro del campo de visión periférica hace que el conductor gire la cabeza hacia ese punto con el fin de lograr un enfoque perfecto de lo que le llamó la atención.

Si la visión periférica está severamente limitada, puede afectar seriamente la capacidad de conducir de forma segura, a menos que se compense.

La vista periférica se usa, en parte, para detectar la información que puede ser importante en la conducción. Este tipo de información incluye señales de la ruta, apariciones de peligros y cambios en el flujo del tránsito. Cuando el conductor observa algo importante, éste mueve su cabeza y ojos para ver el objeto o el acontecimiento de interés.

También es útil para controlar el vehículo. Cuando un conductor ve por el espejo retrovisor, la vista periférica se usa para monitorear el tránsito que está frente al vehículo y al mantener el vehículo centrado en el carril se usa para monitorear los límites del carril y mantener el vehículo orientado en el tránsito.

Una deficiente vista periférica puede dar como resultado:

- no reaccionar a un peligro que viene desde el lado derecho o izquierdo

- no ver u obedecer una luz roja sobre una intersección
- zigzaguear mientras se transita en una curva
- conducir muy cerca de los vehículos estacionados.

a.1.3.3.- Puntos ciegos

No importa cuan buena sea la vista periférica, aún quedarán áreas a los lados y detrás del vehículo que no podrán verse. Estas áreas se llaman puntos ciegos.

Otros vehículos, especialmente los pequeños como las motocicletas, pueden ocultarse fácilmente en esos puntos ciegos.

a.1.3.4.- Campo de visión y velocidad

La atención visual es la facultad de percibir claramente todo lo que ocurre dentro del campo visual y analizarlo correctamente.

Esta atención disminuye con la velocidad. El punto en que se centra la atención se aleja a medida que la velocidad del vehículo aumenta.

Velocidad (km./h)	Atención visual centrada sobre (m)
30	150
40	180
50	240
60	300
70	390
80	450
90	500
100	570

a.1.3.5.- Visión nocturna

La visión nocturna se refiere a la capacidad de ver bien en niveles de luminosidad baja y es necesaria para poder conducir sin ningún peligro por las noches o con malas condiciones climáticas.

Es posible que la capacidad visual de dos conductores sea casi la misma durante el día, pero pueden tener una diferencia muy marcada por la noche.

Conducir por la noche es más peligroso que durante el día, porque la visión está más limitada.

Para conducir de forma segura por la noche, es necesario poder ver bien no sólo con iluminación baja, sino también tener la capacidad de ver objetos de bajo contraste.

Una mala visión nocturna mientras se conduce un vehículo por la noche puede provocar que:

- no se pueda reaccionar a los peligros frente a un vehículo de manera oportuna

- se siga muy de cerca a otros vehículos
- no se pueda conducir en la dirección correcta cuando es necesario evitar aspectos de bajo contraste de la ruta, tales como los bordes y otras irregularidades en su superficie.

a.1.3.6.- Resistencia y recuperación al deslumbramiento

El deslumbramiento es provocado por una luz intensa y cegadora. Por ejemplo, el deslumbramiento generado por el brillo de las luces delanteras que vienen en sentido contrario puede provocar que el conductor no vea algún vehículo que se acerca o algún peatón que cruza la ruta.

La resistencia al deslumbramiento es la capacidad que tiene el conductor para ver los objetos y acontecimientos mientras se enfrenta a una fuente fija de luz, tal como la puesta del sol o la iluminación de las luces delanteras que vienen en sentido contrario.

La recuperación del deslumbramiento es la velocidad con la cual la vista regresa a la normalidad, después de estar expuesto a éste.

La resistencia y recuperación del deslumbramiento son importantes para poder conducir sin ningún peligro durante la puesta del sol o por la noche. Esta capacidad se deteriora con la edad; los mayores deben conducirse de forma más cautelosa durante la noche.

Una mala resistencia o recuperación del deslumbramiento puede causar la ceguera por medio de una fuente de luz y provocar que:

- No se puedan ver las curvas en la ruta
- Arrollar o embestir a los peatones que no se han visto
- Colisionar contra la parte trasera de un vehículo que se mueve lentamente, que está estacionado o detenido

a.1.3.7.- Daltonismo

El daltonismo es la incapacidad de distinguir con precisión y consistencia entre ciertos colores, tales como los de los semáforos y señales.

a.1.3.8.- Visión de profundidad

La visión de profundidad es la habilidad de percibir correctamente las distancias de los objetos con relación a la propia posición. La percepción de la sensación estereoscópica (relieve, percepción del espacio, etc.) se logra por la visión conjunta de ambos ojos. Este efecto es fundamental en el tránsito, dado que permite calcular la maniobra en función de la distancia a que se encuentra el objeto percibido.

La percepción de profundidad es importante al momento de pasar, adelantarse, acercarse a un vehículo u obstrucción y al girar.

Una mala percepción de la profundidad puede dar como resultado:

- detenerse muy cerca de las líneas de límite o dentro de las intersecciones
- realizar un giro demasiado amplio o corto
- no poder mantener una velocidad constante
- no poder seguir a otros vehículos a una distancia adecuada para las condiciones de conducción
- dificultar la circulación nocturna

a.1.4.- Compensaciones ante las deficiencias de visión

Escasa agudeza visual	utilizar anteojos o lentes de contacto recetados
Percepción deficiente de profundidad	tomar precaución adicional al momento de juzgar la velocidad y distancia de los vehículos que vienen en sentido contrario y de los objetos que se acercan.
Vista periférica disminuida	girar frecuentemente la cabeza para aumentar el campo visual
Resistencia y recuperación al deslumbramiento escasa	utilizar el visor o parasol, anteojos de sol u otros anteojos oscuros y evitar ver las luces delanteras de los vehículos que vienen en sentido contrario.
Daltonismo	aprender las figuras y patrones generales de las señales y depender de la posición de las luces del semáforo en lugar de los colores

a.2.- Audición

a.2.1.- Agudeza auditiva, su papel en la seguridad vial

La audición es más importante de lo que mucha gente piensa.

La audición puede advertir del peligro, tal como la presencia de vehículos en puntos ciegos, permite responder a alguien que está tocando su bocina, a las sirenas de los vehículos de emergencia y a las campanas de los cruces ferroviarios, y puede avisar acerca de una falla inminente del motor u otras fallas mecánicas.

Un impedimento auditivo (hipoacusia parcial) es la incapacidad de escuchar sonidos de decibeles bajos y medianos (suaves) o sonidos de ciertas frecuencias.

La sordera es la incapacidad de escuchar incluso sonidos más fuertes.

Para poder escuchar adecuadamente mientras se conduce un vehículo, es necesario:

- Mantener el volumen bajo del sistema de audio del vehículo
- Mantener por lo menos una ventanilla abierta para poder escuchar mejor los sonidos externos
- No utilizar auriculares o tapones para los oídos que cubran ambos oídos mientras se circula por una vía de circulación.

a.2.2.- Compensación de las deficiencias auditivas

La agudeza auditiva se deteriora con la edad. Es importante un examen auditivo periódico, debido a que los cambios en la audición generalmente ocurren tan lentamente que no son advertidos.

Impedimento auditivo parcial	Utilización de prótesis auditiva para amplificar los sonidos.
Impedimento auditivo o sordera total	aprender a depender más de la vista, incrementando el nivel en el que examina visualmente el medio ambiente.

a.3.- Otras afecciones físicas que alteran al usuario de la vía pública

Las enfermedades o lesiones de cualquier tipo –desde cansancio hasta daños corporales- pueden afectar negativamente la capacidad de concentrarse en la circulación en la vía pública, sobre todo en la conducción vehicular eficiente y responsable, como también pueden hacerlo los efectos secundarios de los medicamentos que se ingieren antes de ingresar a la vía de circulación y otros factores físicos tales como:

a.3.1.- Enfermedades

Las enfermedades, como alteraciones al estado de salud natural de todo individuo, provocan disminuciones en el estado de atención, alerta y reacción de éste que son necesarias para la circulación segura por la vía pública.

Las enfermedades pueden dañar la capacidad de transmitir información visual y auditiva al cerebro, impedir la capacidad del cerebro de actuar al respecto, impedir la capacidad de tomar una acción correctiva rápidamente, tal como cambiar la dirección y velocidad del vehículo, y pueden provocar que el conductor se duerma mientras conduce.

Algunos medicamentos, incluso los comunes para el resfrío, pueden provocar somnolencia al conducir.

Efectuar exámenes médicos que descarten algún trastorno del sueño tal como la narcolepsia (ataques crónicos y repetidos de somnolencia y sueño), o los llamados micro sueños, puede prevenir estos riesgos.

a.3.2.- Discapacidades

Las discapacidades, que disminuyen las aptitudes del usuario de la vía pública, deben ser atendidas debidamente para prevenir la inseguridad en la circulación cotidiana.

Para la conducción, las deformidades y la pérdida de extremidades pueden impedir la conducción en forma segura. Existen prótesis para el individuo y controles y adaptaciones especiales para vehículos que permiten que las personas con alguna discapacidad puedan conducir de forma tan segura como cualquier otra persona.

a.3.3.- Firmeza o tonicidad

La carencia de firmeza o tonicidad, como incapacidad de mantener firmes los músculos, sea consecuencia del mal de Parkinson, un derrame cerebral o parte del proceso normal de envejecimiento, fomenta la circulación en condiciones que tornan inseguro el tránsito por la vía pública.

Al conducir un vehículo, puede impedirle detener y maniobrar de forma segura un automotor, motocicleta o bicicleta, particularmente en situaciones de emergencia.

a.3.4.- Fuerza muscular

La falta de fuerza muscular, que puede ser provocada por la fibrosis cística o el proceso normal de envejecimiento, también acrecienta la inseguridad en la circulación.

A los conductores de vehículos, puede impedirle tener la capacidad de maniobrar adecuadamente en las curvas y giros de la ruta.

a.3.5.- Edad

Todos los factores físicos aludidos se deterioran como parte natural del proceso de envejecimiento. Para compensar estas pérdidas, generalmente, las personas mayores se manejan más lenta y cautelosamente, y es posible que eviten circular y/o conducir a ciertas horas y en ciertas situaciones de tránsito, tal como en las calles y autopistas muy transitadas o durante la noche.

b.- Condiciones psíquicas del usuario de la vía pública

La circulación requiere, como ya adelantamos en lo que hace al factor humano, que los individuos se comporten de manera adecuada para reducir al máximo

los riesgos que ella lleva implícita, por ello, es fundamental dar a conocer aquellas conductas y alteraciones de las mismas que resultan producto de procesos psicológicos.

Encontrarse en un estado psicológico debido, o sea tener las actitudes, cualidades y motivaciones convenientes, para circular por la vía pública de forma segura, eficiente, responsable y respetuosa hacia a los otros, es indispensable para evitar siniestros viales e infracciones de tránsito.

Estas actitudes se relacionan directamente con las características personales de cada individuo, con su forma de comportarse y de relacionarse con los otros individuos en la vía de circulación, no sólo como conductor sino también como peatón.

La excesiva implicancia de los conductores en siniestros viales proviene, en general y fuera de los factores exclusivamente físicos, de inadureces psíquicas que permiten:

- la falta de experiencia al conducir
- la exposición innecesaria a riesgos
- el consumo de alcohol y/o drogas
- los erróneos impulsos de percepción
- los estados anímicos
- la inexperiencia para identificar y manejar situaciones peligrosas
- la personalidad
- las influencias internas y externas, el mal juicio, el exceso de velocidad y los factores de actitud, tales como la propensión a la toma de decisiones inadecuadas.

Es necesario, a su vez, tener en cuenta las alteraciones psicológicas producidas por las emociones.

b.1.- Comportamientos y Motivos

La actitud está definida como un estado de ánimo, tendencia mental o disposición para obrar en cierta forma irracional o impulsiva. Algunas son permanentes y no cambian. Otras pueden cambiar rápidamente por el ambiente.

Las actitudes pueden ser buenas o malas para circular, todo dependerá de que sean en pro o en contra de la seguridad vial.

Muchas clases de conductas en la circulación tienen su origen en malas actitudes; por ejemplo correr por correr, efectuar acrobacias en la vía pública, arriesgarse sin necesidad, realizar actos irresponsables, ser agresivos, faltos de solidaridad, distraerse, extralimitarse, etc.

Prever la modificación de estas conductas conlleva al fomento de una seguridad en la circulación.

b.2.- Establecimiento de hábitos a través de la práctica

Identificado un mal hábito o comportamiento incorrecto de circulación en la vía pública, debe ser sustituido por una conducta adecuada a una pauta o norma vigente.

Solamente el entrenamiento y la práctica pueden superar los malos hábitos y actitudes de circulación.

Los buenos hábitos y actitudes establecidos pueden deteriorarse lentamente con el pasar del tiempo (cambiar). Practicar el comportamiento correcto y tener la actitud correcta posibilitan un buen desempeño al conducirse en la vía de circulación (como peatón o conductor). Se mantienen de manera efectiva únicamente a través del análisis continuo y la aplicación de actitudes adecuadas.

b.3.- Capacitación

La capacitación adecuada a través de la educación y la prevención vial, y a través de la práctica en las vías de circulación, otorgan seguridad y confianza al formar parte activa del sistema vial. A medida que los buenos comportamientos y actitudes de conducción se convierten en algo incorporado a través de la práctica, se posibilita la conducción vehicular eficiente y responsable.

c.- Condiciones psicofísicas del usuario en la vía pública

Más allá de las condiciones exclusivamente físicas o psíquicas de un individuo necesarias para una circulación en la vía pública segura, están aquellas que afectan a ambos produciendo deficiencias en el estado de salud físico de las personas, tales como insuficiencias visuales o auditivas, falta de tonicidad muscular, entre otras, y en el estado psíquico, como ser alucinaciones, agresividades, entre otros diagnósticos.

Estas alteraciones pueden producirse naturalmente, por falta de descanso, algún proceso emocional especial de la persona, o bien como consecuencia de la ingesta de sustancias tóxicas para el organismo.

La fatiga, el estrés, el uso de alcohol, drogas ilegales y medicamentos puede afectar tanto las destrezas y habilidades físicas como psicológicas que son necesarias para una circulación por la vía pública segura.

c.1.- Fatiga o falta de descanso adecuado

La fatiga es una disminución en la capacidad de rendimiento del conductor provocada por el esfuerzo físico y psíquico que le demanda la conducción de todo vehículo.

De esta manera se altera físicamente, al estar cansados sus músculos y el organismo en general, y psíquicamente, al tener menor capacidad para prestar atención, percibir estímulos externos concretos y movilizarse con precisión, entre otras consecuencias.

Para circular por la vía pública es importante encontrarse atento y alerta a los posibles peligros que acechan al usuario constantemente.

Por lo tanto, las probabilidades de verse involucrado en un siniestro vial aumentan con la presencia del cansancio y la fatiga.

La fatiga es un problema que se observa constantemente en los conductores de vehículos dado que se encuentran ante vías de circulación en mal estado, condiciones meteorológicas adversas, tránsito muy denso, vehículos con escaso confort, ruidosos, con ventilación inadecuada, tener que manejar demasiadas horas sin el descanso apropiado, alimentos copiosas y las demás preocupaciones ajenas a la conducción propias de todo ser humano.

Para evitar la fatiga durante un viaje largo es necesario:

- descansar lo suficiente antes de iniciarlo para contar con fuerzas suficientes
- hacer paradas para descansar regularmente, aunque el conductor no se considere cansado para recuperar sus fuerzas, bien deteniéndose y dando un paseo para ejecutar otros movimientos o bien para dormir un rato, si lo anterior no fuera suficiente, incluso dentro del vehículo
- detenerse a tomar café o alguna bebida no alcohólica cada 200 kilómetros o cada 2 horas
- detenerse en caso de necesitar satisfacer alguna necesidad fisiológica
- no tomar ningún medicamento depresor del sistema nervioso central, incluso la noche anterior al inicio del viaje
- no conducir durante largas horas
- establecer un límite de recorrido diario con sentido común de 500 a 600 kilómetros
- tratar de no conducir muy tarde por la noche
- cambiar continuamente la dirección de los ojos de una parte de la ruta hacia otra
- escuchar la radio
- bajar la ventanilla para sentir un poco de aire fresco

c.2.- Ingesta de alcohol

El alcohol, aun en pequeñas cantidades, disminuye la capacidad del usuario de la vía de circulación para resolver los problemas.

El tiempo de reacción normal ante un evento inesperado se calcula en 1,15 segundos. Con 0,80 g/l de alcohol en sangre se estima que la reacción se prolonga 0,50 segundos. El consumo de alcohol aumenta en casi cinco veces la probabilidad de un siniestro de tránsito.

Los efectos del alcohol se clasifican en orgánicos, psicológicos y sociales.

Los efectos orgánicos se producen al poco tiempo de su ingesta. Inmediatamente el alcohol pasa a la sangre y puede mantenerse 18 horas ejerciendo su acción sobre distintos órganos del cuerpo.

Sobre la visión el alcohol disminuye el campo visual –como si un abanico se fuera plegando- hasta llegar a la denominada “visión tunel” que posee un pequeño ángulo de percepción y no capta los estímulos que proceden de los lados. Por su parte, luego de un encandilamiento se tarda mucho más tiempo en recuperar la visión normal, se calculan mal las distancias y velocidades y se modifica la valoración del riesgo.

De este modo, entre otras alteraciones, puede causar retraso en el tiempo de reacción al incidir sobre los reflejos, descoordinación psicomotora, alteraciones sensoriales, somnolencia, cansancio y fatiga muscular. Sin perjuicio de ello, el consumo excesivo produce acidez estomacal, vómitos, diarrea, sed, dolor de cabeza y deshidratación lo que impide la conducción.

Los efectos psicológicos, por su parte, afectan a una serie de mecanismos de funcionamiento como son las emociones, la reflexión, la memoria, la atención y el control social. El alcohol, como depresor del Sistema Nervioso Central, actúa bloqueando el funcionamiento del Sistema Cerebral responsable del control de las inhibiciones. La persona generalmente siente euforia, alegría desmedida, falsa seguridad, entre otros, todo lo cual puede provocarle conductas temerarias. No obstante, aquí también el consumo excesivo produce falta de coordinación, lentitud en los reflejos, vértigo, doble visión y hasta pérdida de equilibrio.

Finalmente, los efectos sociales, producen la pérdida de la responsabilidad de organización, inestabilidad laboral, irritabilidad, aumento del riesgo de accidentes, entre ellos en vial.

De este modo, se reduce la capacidad de tomar las decisiones justas, de vislumbrar las situaciones peligrosas, y de emplear el criterio, sentido común y cuidados normales.

Los efectos del alcohol dependen también del proceso de difusión de esta bebida en el organismo que suelen ser distintos en unas personas y otras, de la capacidad de asimilación del organismo, de la corpulencia o peso, dado que a menor peso se acrecientan los efectos del alcohol, de las circunstancias del momento tales como la fatiga, la angustia, la ingesta de algunos medicamentos, el embarazo, la edad, el hábito y costumbre a beber este tipo de líquidos y el ayuno entre otros.

Sin perjuicio de ello, en los conductores pueden observarse los siguientes síntomas de intoxicación:

- comportamiento extravagante o excéntrico del vehículo conducido, como mucha velocidad o marcha lenta o correr en zig-zag
- dificultades para mantenerse erguido y quieto
- verborrea
- falta de coordinación muscular ligera, disminución de la sensibilidad al dolor
- subestimación del riesgo
- sueño y fatiga
- falso estado de euforia, seguridad, optimismo y confianza en si mismo
- menor capacidad de atención y de resistencia a la monotonía
- reducción de la capacidad de recuperación ante el encandilamiento
- dificultad en la distinción entre los sonidos
- disminución del procesamiento de la información sensorial
- perturbaciones en el estado de alerta y en la capacidad de respuestas rápidas.

El alcohol está introducido de tal forma en nuestra cultura que para muchos les resulta difícil admitir los inconvenientes que genera. Muchas veces existe una gran tolerancia social hacia su consumo y hacia los problemas derivados de su uso.

La tolerancia social parte de considerar aquellas prácticas aceptables aunque no deseables. La tolerancia, permisividad y accesibilidad son actitudes y situaciones que pueden superponerse.

A diferencia de la mayor parte de las sustancias susceptibles de ser objeto de abuso por sus efectos sobre la esfera psíquica, que pueden ser nocivos a cualquier dosis, el consumo moderado de alcohol no es perjudicial para la mayor parte de las personas, sin embargo hay personas que por razones genéticas, culturales, ambientales, entre otras, pierden su capacidad de controlar el consumo de alcohol, que hoy es problema social de primer orden en el mundo.

Dentro del contexto de los errores de conducción, el alcohol casi siempre se encuentra asociado con la velocidad, el sueño y las distracciones.

c.3.- Niveles de alcohol establecidos por Ley

En nuestro país la ley que regula la cantidad de alcohol autorizada para conducir un automóvil, establece como límite de alcoholemia 0.5 g de alcohol por litro de sangre. Se considera que a partir de esta cantidad el conductor comienza a manifestar reacciones psicomotrices importantes que dificultan la conducción. Este límite se vuelve más estricto para la conducción de motos y ciclomotores donde la tolerancia se disminuye a 0.2 g/l, y a 0 para quienes conducen transporte de carga y/o pasajeros.

A manera de ejemplo una persona de 90kg. tomando 2 vasos de cerveza llegaría fácilmente a la cantidad límite definida por la Ley de Tránsito.

La Ley Nacional de lucha contra el alcoholismo (N° 24.788) prohíbe a todos los conductores de vehículos destinados al transporte de personas y de carga, conducir con cualquier tipo de concentración de alcohol en sangre.

Es decir 0 gramos de alcohol por litro de sangre.

El alcohol produce una depresión del sistema nervioso central, deteriorando la función psicomotora, la percepción sensorial (vista y oído), modificando el comportamiento del individuo que muchas veces se traduce en una falsa sensación de seguridad y una toma mayor de riesgo.

En la siguiente tabla se presentan los principales consecuencias de la ingesta de alcohol en relación con las necesidades psicomotoras para la conducción de vehículos, en función del nivel de alcohol en sangre.

Alcoholemia	Consecuencias de la ingesta de alcohol	Riesgos multiplicados por:
0.15	Disminución de reflejos	1.2
0.20	Falsa apreciación de las distancias, subestimación de la velocidad	1.5
0.30	Trastornos motores – euforia	2
0.5	Aumento del tiempo de respuesta	3
0.8	Trastorno general del comportamiento	4.5
1.2	Cansancio, fatiga, pérdida de la agudeza visual	9
1.5	Embriaguez motora	16

A modo de conclusión es importante considerar que todo usuario de a vía pública, en particular el conductor, procesa información permanentemente del tránsito, buscando y seleccionando mensajes potencialmente útiles para su seguridad, tanto en el entorno como del propio vehículo.

Sólo una correcta atención permite un adecuado procesamiento y toma de decisiones.

Teniendo en cuenta estas consideraciones el consumo de alcohol juega un rol negativo, disminuyendo las aptitudes del usuario al momento de circular y conducir y la percepción del riesgo.

c.4.- El uso de drogas ilegales

La Ley Nacional de Estupefacientes 23.737, penaliza el uso y la tenencia de drogas ilegales.

Las sustancias psicoactivas, de acuerdo a sus efectos, pueden clasificarse en:

-Estimulantes: cocaína, anfetaminas, drogas de diseño -la más conocida es la que vulgarmente se denomina éxtasis-, entre otras.

Los estimulantes excitan el sistema nervioso central e incrementan el ritmo de las funciones corporales, excitación, euforia, hiperactividad y taquicardia entre otras tantas.

-Depresoras: opiáceos como el opio y sus derivados naturales y la heroína.

Estas drogas deprimen el sistema nervioso central, retardando o disminuyendo la capacidad de respuesta de las funciones psíquicas y físicas, euforia inicial seguida de sentimiento exagerado de malestar físico-emocional, ansiedad, disminución de la atención y de la memoria y retardo psicomotor.

- Alucinógenos: LSD, Marihuana, Hachís, mescalina.

Los alucinógenos deforman la percepción, generando ilusiones y/o alucinaciones -visuales y auditivas- que afectan principalmente las funciones psíquicas, el comportamiento que se desorienta en tiempo y espacio, la ansiedad que aumenta al igual que la euforia inicial y las inhibiciones que son cada vez más relajadas.

Las drogas desde una perspectiva legal, pueden ser agrupadas en cuatro grupos:

- Drogas Institucionalizadas: son aquellas cuya producción y compraventa es legal, tales como el tabaco, el alcohol, las infusiones con cafeína, entre otras.

- Drogas que son medicamentos: son sustancias que requieren indicación médica, por lo cual su venta debe estar indicada bajo prescripción médica.

- Drogas de utilización industrial: son sustancias utilizadas para la industria tales como pegamentos, lacas, disolventes, etc, su comercialización es legal, pero no aptas para el consumo humano.

- Drogas clandestinas: su producción, compra y venta es se encuentra prohibida, razón por la cual se adquieren ilegalmente. Estas son las mencionadas anteriormente, cocaína, marihuana, LSD, etc.

Lo fundamental es transmitir que no se debe circular por la vía pública estando bajo la influencia de cualquier droga, sea esta legal –en tanto sus efectos limiten la capacidad del individuo de conducirse en forma segura- o ilegal, dado que con seguridad queda discapacitada la persona para circular.

c.5.- El uso de medicamentos de venta libre

Los medicamentos que no requieren ser recetados, particularmente aquellos que se usan contra resfríos, gripes, fiebre, alergias o para calmar los nervios, pueden deprimir el sistema nervioso central.

Se deben revisar las advertencias que se encuentran en la etiqueta antes de tomar medicamentos que se compran sin receta médica, más aún cuando se va a conducir algún vehículo en la vía pública.

Es fundamental prevenir las consecuencias para una circulación segura.

c.6.- El uso de medicamentos de venta bajo receta

El hecho de que un profesional en la medicina recete cierta droga, no significa que es seguro tomarla cuando se va a circular por la vía pública.

También deben atenderse las advertencias que prevé el prospecto del medicamento para evitar alteraciones que arriesguen la circulación.

c.7.- Efectos de la ingesta de alcohol, drogas y/o medicamentos

Efectos de la ingesta de:

<u>Ingesta</u>	<u>Provoca alteraciones en :</u>
Alcohol	- Vista - Juicio - Tiempo de reacción
Las drogas (ilegales)	- Vista - Juicio - Tiempo de reacción
Medicamentos recetados	- Vista - Juicio - Tiempo de reacción
Medicamentos de venta libre	- Vista - Juicio - Tiempo de reacción

c.8.- Efectos provocados por el uso simultáneo de drogas y alcohol

Mezclar el alcohol con las drogas o las drogas entre sí (incluyendo medicinas legales), suelen producir daños en la salud psicofísica de todo individuo y alterar, en consecuencia, su accionar.

En lo que atañe a la circulación, específicamente, pueden dañar:

- la vista
- el juicio
- el tiempo de reacción más de lo esperado.

2.2.- FACTOR VEHICULAR

Este factor está integrado por el móvil que circula por la vía pública, sea una bicicleta, motocicleta, vehículo automotor o tracción a sangre.

El vehículo debe contar con una serie de requisitos de seguridad activa y pasiva para poder circular en perfectas condiciones de estado por la vía pública.

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en su Artículo 28, determina la responsabilidad sobre la seguridad de los vehículos en los modelos nuevos, considerando que todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser liberado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activa y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimientos.

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

También determina una serie de condiciones de seguridad, requisitos para automotores y sistema de iluminación, a través de los artículos 29, 30 y 31.

Con respecto al parque móvil usado, esta ley en su Artículo 34, considera que todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la Revisión Técnica Obligatoria 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.

2.2.1.- Elementos de seguridad activa y pasiva del vehículo

En la seguridad vehicular intervienen sistemas del mismo que se clasifican en activos y pasivos.

Los sistemas de seguridad activa están constituidos por aquellas partes del vehículo que aportan la eficiencia necesaria para que su funcionamiento no sea riesgoso, actúan para evitar, dentro de lo posible, siniestros viales. Este sistema requiere buen estado de frenos, de neumáticos, de iluminación, de estabilidad, maniobrabilidad, entre otros.

Los sistemas de seguridad pasiva poseen la función de proteger a los ocupantes del vehículo en circunstancias de alto riesgo en el tránsito, actúan atenuando las consecuencias de un siniestro vial. Intentan proteger no sólo a los ocupantes del

vehículo sino también a los transeúntes en distintas circunstancias de accidentes de tránsito de modo de evitar lesiones, que de otro modo, serían de mayor gravedad. En este sentido, cabe citar la protección que brindan los elementos de retención, la resistencia de la estructura, entre otros.

a.- Luces

a.1.- Luces del panel de instrumentos y medidores

Es necesario saber dónde están ubicadas las distintas luces de instrumentos y medidores en el tablero que se encuentra frente al asiento del conductor, cómo están configuradas y sus funciones.

Ciertas luces son más importantes que otras. Los más importantes son las que indican la temperatura del agua del vehículo, la presión del aceite y la batería.

La primera, es la fundamental, es la de la "temperatura del agua". Cuando esta luz de advertencia se enciende o el medidor se mueve hacia el color rojo, significa que la temperatura del refrigerante del motor está demasiado alta y que el motor se sobrecalentará pronto. La reacción correcta es detener el vehículo y apagar el motor para que pueda enfriarse.

En segundo lugar, está el medidor de presión de aceite o luz de advertencia. Cuando esta luz se enciende significa que el nivel de aceite en la caja del cigüeñal está bajo o su presión es inferior a la normal. El aceite es un lubricante que reduce la fricción de las partes metálicas que se encuentran dentro del motor. Sin él, éstas podrían crear demasiada fricción y finalmente se expandirían y no podrían moverse libremente. Esto provocará un daño permanente en el motor.

La tercer luz, la de batería, se relaciona con la luz del alternador o con el medidor de voltaje. Si ésta se enciende indica que hay problemas, dado que la batería no se está cargando.

a.2.- Luces de posición

Se trata de las luces que se encuentran en la parte delantera y trasera del vehículo. Las mismas permanecen encendidas mientras el vehículo está en marcha.

a.3.- Luces delanteras

Las luces delanteras están compuestas por luces de posición delanteras, luces bajas y luces altas.

La circulación debe realizarse obligatoriamente con las luces bajas encendidas, en todas las rutas nacionales, tanto de día como de noche independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda circular con las luces altas encendidas.

Corresponde circular con las luces altas en zonas rurales y autopistas, siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen, y en cruces ferroviarios.

Para evitar encandilar con estas luces, se debe:

- Bajar las luces altas cuando los vehículos que circulan en sentido contrario se encuentren dentro de un área de 150 metros
- Bajar las luces altas cuando el vehículo al cual se sigue se encuentra dentro de un área de 100 metros

Es viable hacer funcionar de forma intermitente las luces delanteras para obtener la atención de otro conductor con la función de evitar un siniestro vial.

Fuera de las circunstancias de obligatoriedad de uso de luces bajas, éstas deben utilizarse:

- Cuando está nublado, lloviendo, o con neblina
- En las mañanas heladas cuando los parabrisas están congelados o empañados
- En caminos montañosos o rurales, para que los otros conductores lo vean fácilmente
- En cualquier momento cuando no haya suficiente luz para ver por lo menos a 300 metros
- En cualquier momento que ayude a ver y ser visto mejor.
- No más tarde de 30 minutos luego de la puesta del sol y hasta por lo menos 30 minutos antes del amanecer

a.4.- Luces Direccionales (guiño o giro)

Estas luces son de utilidad cuando el conductor pretende realizar maniobras de giro, cambio de carril en la vía pública en el mismo sentido de circulación o cuando intenta ingresar en el tránsito de otra vía de circulación, como por ejemplo el ingreso a una autopista desde una calle secundaria paralela o vía colectora.

Es importante hacer señales durante los últimos 30 metros antes de girar, a menos que las condiciones del tránsito indiquen que se debe comenzar a accionar los guiños antes, tal como en una autopista donde debe hacerse señales por lo menos 5 segundos antes de cambiar de carril.

Además de hacer señales para indicar la intención de girar, para proceder al giro se debe mirar por los espejos laterales del vehículo y puntos ciegos para asegurarse que no hay inconveniente al realizar la maniobra.

No asumir que por el hecho de hacer señales en un giro o cambio de carril los demás conductores cedan o permitan el espacio para completarlo.

Es obligatorio hacer señales incluso cuando no se perciban vehículos alrededor.

Asegurarse de apagar el guiño después de haber completado el giro o cambio de carril.

a.5.- Luces de emergencia o baliza

Las luces intermitentes indicadoras de emergencia se utilizan:

- Cuando el vehículo se descomponen
- Para advertir al tránsito que hay un siniestro vial o una situación peligrosa adelante

Si el vehículo no tiene luces intermitentes de emergencia, accionar suavemente el pedal de freno para encender las luces de freno de forma intermitente, con el fin de advertir a los conductores que están detrás acerca de algún peligro adelante.

a.6.- Luces de retroceso o marcha atrás

La función de las luces de retroceso es:

- Mejorar la visibilidad y ayudar a evitar colisiones mientras se efectúa el retroceso del vehículo
- Alertar a otros que se está retrocediendo o se hará inmediatamente

b.- Sistema de frenos

Existen dos sistemas de frenos independientes dentro del vehículo, los frenos de servicio y el freno de estacionamiento (también se le llama freno de emergencia o de mano). Los frenos de servicio se usan para disminuir la velocidad del vehículo mientras está en movimiento. El freno de estacionamiento también puede utilizarse para disminuir la velocidad de un vehículo en caso de emergencia, pero se usa principalmente para mantener el vehículo en el lugar mientras está detenido o estacionado.

La Ley de Tránsito N° 24.449 especifica las distancias de frenado que se requieren para los vehículos. Estos estándares varían según los diferentes tamaños y pesos de los mismos, y estas distancias serán mayores para vehículos más grandes y pesados.

Cuando se accionan los frenos, de forma abrupta (frenada de pánico), éstos se bloquean. La fuerza de fricción entre los neumáticos y la vía de circulación evita que el vehículo se mueva.

Los frenos disminuirán la velocidad del vehículo solamente mientras exista fricción entre las partes en movimiento de los mismos. Si las ruedas están

bloqueadas, como en el caso de una frenada de pánico o derrape, los tambores o discos no se mueven y no habrá fricción. La función de los sistemas de freno antibloqueo (ABS) es prevenir que los frenos se bloqueen detectando primero si se encuentran bloqueados y luego, liberándolos rápida y automáticamente.

Si el vehículo no tiene frenos antibloqueo (ABS), puede evitar que los frenos se bloqueen no realizando una frenada de pánico, sino que se deben accionar de forma parcial (peinar el freno o bombearlo).

Es importante anticipar cuando se necesita detenerse, para hacerlo gradualmente.

Al frenar de forma suave y gradual:

- Se reduce la probabilidad de impactos traseros
- Se economiza combustible y el desgaste innecesario de los frenos y neumáticos

Un indicador del panel que muestre las siglas "ABS", significa que el vehículo cuenta con el sistema de frenos antibloqueo. Si el vehículo cuenta con este sistema de frenos se debe mantener presión constante en el pedal del freno mientras se hace una frenada de emergencia.

Si el vehículo no tiene un sistema de frenos antibloqueo, debe usarse el frenado de umbral. Esto significa que se aplica y libera presión en el pedal de freno en pequeños incrementos al umbral del bloqueo.

c.- Ventanillas, espejos y desempañador

La ley de Tránsito N° 24.449 proporciona especificaciones para el uso seguro de los dispositivos de protección solar y las tonalidades de las ventanillas.

Cualquier cambio en el color, modificación o instalación de dispositivos de protección solar debe hacerse según la Ley de Tránsito.

El vehículo debe estar equipado con espejos que brinden una vista por lo menos de 60 metros desde la parte trasera del mismo. Se requieren dos espejos en todos los vehículos, un espejo lateral derecho y un espejo retrovisor o lateral izquierdo.

Ajustar correctamente los espejos antes de comenzar a conducir para evitar distracciones mientras intenta ajustarlos durante la conducción.

Para lograr una buena visibilidad deben mantenerse los parabrisas y los espejos limpios, libres de cualquier obstrucción. No deben llevarse objetos, dentro o fuera del vehículo que puedan obstruir la visión.

Con el tiempo, los limpiaparabrisas pierden su capacidad de limpiar eficazmente perdiendo su flexibilidad, ensuciándose y desajustándose con lo cual pueden rayar el parabrisas. Por lo tanto, es recomendable su cambio anual.

Las condiciones de temperatura y humedad pueden cambiar rápidamente, provocando que se forme escarcha y condensación en el parabrisas. Por esta razón, es importante mantener el desempañador en buen estado de funcionamiento.

c.1.- Visibilidad

Para obtener buena visibilidad, es importante que las parabrissas, ventanillas, lunetas y espejos, estén limpias, como así también, que se encuentre en buen estado de funcionamiento el desempañador de cristales.

Deben, a tal fin, eliminarse objetos dentro del vehículo que puedan obstruir la visión y no tener nada colgando del espejo retrovisor interno.

Colocar calcomanías, letreros u otros objetos en las ventanillas puede afectar desfavorablemente la visión.

Pueden colocarse únicamente:

- en las ventanillas laterales detrás del conductor
- en el parabrisas, en el área inferior del lado del acompañante o del lado del conductor
- en la luneta trasera, en el área inferior del lado del acompañante

A pesar de que se permiten ventanillas con polarizado, éstas deben cumplir con los estándares en cuanto al grado y la ubicación de la tonalidad.

Se deben ajustar los espejos del vehículo antes de empezar a conducir.

Primero, se ajusta el asiento para tener una buena visibilidad (altura) y estar cómodo viendo hacia adelante y luego se ajustan los espejos.

Es necesario mantener el limpiaparabrisas en buen estado de funcionamiento y utilizarlo cada vez que sea necesario para garantizar una visión clara a través del parabrisas, incluyendo en condiciones de niebla o lluvia.

c.2.- Otros requisitos de visibilidad

Nunca debe un vehículo estar cargado de tal manera que el conductor:

- no pueda ver hacia adelante o hacia los costados
- perjudique la habilidad para detenerse o maniobrar de forma segura a velocidades de autopista.

No puede llevarse objetos en un vehículo de pasajeros que:

- se extiendan más allá del guardabarros del lado izquierdo
- se extiendan más de 15 centímetros del guardabarros derecho
- se extiendan más de 1,20 metros de la parte trasera del vehículo, a menos que durante el día haya colocado una bandera roja de 30 centímetros o de color naranja fluorescente o que durante la noche haya colocado dos luces rojas

Si se está tirando de un remolque u otro vehículo, también debe tener la luz trasera, de stop y guiños, funcionando simultáneamente con las del vehículo.

d.- Bocina

Se requiere que los vehículos cuenten con una bocina que funcione o algún dispositivo audible similar. Aunque el nivel de ruido no debe ser excesivo, debe escucharse bajo las condiciones de conducción normales.

Es correcto tocar bocina:

- Para evitar un siniestro de tránsito
- En caminos montañosos estrechos o rurales cuando la visibilidad está reducida a 60 metros hacia adelante, mientras se conduce lo más hacia la derecha posible.

No es correcto tocar bocina:

- Si alguien conduce lentamente
- Para corregir a otros conductores que han cometido algún error
- Si el conductor está enojado
- Si al disminuir la velocidad y/o detenerse se puede evitar la situación de peligro
- Por cualquier otra razón, excepto para ayudar a evitar un siniestro vial

e.- Neumáticos

La profundidad mínima del dibujo de los neumáticos debe ser la indicada por la normativa para un efectivo margen de seguridad.

Para evitar las patinadas, derrapes, reventones de neumáticos y la conducción insegura, deben seguirse las recomendaciones del fabricante en cuanto a la elección de los neumáticos para el vehículo y a la presión de inflado de los mismos.

El inflado incorrecto de los neumáticos puede:

- reducir la tracción, incrementar la probabilidad de patinar y degradar las características de conducción del vehículo.
- provocar el desgaste rápido de los neumáticos
- favorecer el hidroneo

No mantener las ruedas balanceadas y el sistema de suspensión debidamente alineado puede llevar al desgaste extremadamente rápido de los neumáticos y ocasionar la ruptura de los mismos.

Los componentes gastados en el sistema de suspensión y dirección del vehículo pueden generar la pérdida del control del mismo, así como ocasionar el desgaste de los neumáticos.

El objetivo de cambiar los neumáticos es prolongar su vida útil. La rotación debe hacerse según los intervalos y procedimientos recomendados por el fabricante del vehículo.

El exceso de aceleración o hacer girar sus neumáticos en los arranques rápidos puede:

- generar una mala aceleración
- provocar exceso de desgaste en los neumáticos y mayor consumo de combustible.

f.- Cinturones de seguridad

La mayoría de las heridas que se producen en los siniestros viales son el resultado de impactos contra distintos elementos del habitáculo, como pueden ser el volante, el tablero de instrumentos o el parabrisas. Esto se debe a que luego del impacto, el vehículo se desacelera inesperada y violentamente, y los ocupantes se desplazan a la misma velocidad con que se encontraban viajando debido a la inercia.

Si ninguna fuerza actúa sobre ellos para detenerlos, éstos impactarán en forma descontrolada contra cualquier elemento que encuentren en su trayectoria.

Muchas personas a pesar de esto, piensan que pueden resguardarse con sus manos en caso de un siniestro vial, pero es una idea equivocada. Aún a bajas velocidades las fuerzas que actúan sobre el cuerpo no se pueden contrarrestar.

Si bien los fabricantes de automóviles han trabajado incesantemente en tratar de lograr un diseño interior lo menos agresivo posible con materiales que absorban la máxima cantidad de energía en el impacto, se hace indispensable limitar el desplazamiento de los ocupantes del vehículo en el momento de la colisión.

Si un vehículo cuenta con cinturones de seguridad, tanto el conductor como todos los pasajeros deben utilizarlos mientras el mismo está en movimiento, sin importar si cuenta con airbags o no.

La función de los cinturones de seguridad es evitar que el cuerpo se desplace hacia delante (por inercia) y golpee las partes interiores del mismo. Los cinturones de seguridad también son efectivos para prevenir la expulsión total de los ocupantes del vehículo en una colisión.

Los cinturones de seguridad ayudan a mantener a los ocupantes en una mejor posición dentro del vehículo y pueden reducir las lesiones y muertes.

Para que sean efectivos deben usarse correctamente. En general, el cinturón de bandolera debe ajustarse de forma apretada contra el cuerpo, nunca debe usarse el cinturón debajo del brazo, nunca debe usarse un cinturón de seguridad que esté

retorcido y nunca debe ir reclinado en el asiento (más de 25° hacia atrás) cuando el vehículo está en movimiento.

Las embarazadas deben usar los cinturones de cintura lo más bajo posible, debajo de su abdomen (sobre la pelvis) y la bandolera entre sus senos y el costado del abdomen.

Es relevante considerar también la importancia que tiene el uso del cinturón de seguridad para los pasajeros del asiento trasero, ya que en caso de colisión, el no usarlo significa que éstos sean despedidos en forma descontrolada por el interior del habitáculo. Una persona ubicada en el asiento trasero que no lleve colocado el cinturón de seguridad no solamente pone en peligro su vida, sino también la de los ocupantes que van sentados en las plazas delanteras.

Los cinturones de seguridad deben funcionar correctamente para que sean efectivos. Éstos pueden volverse ineficientes con el uso y después de un siniestro vial, y deben revisarse junto con los mantenimientos periódicos del vehículo.

Se deben seguir ciertas recomendaciones de uso para lograr la máxima efectividad de estos elementos de seguridad:

- el cinturón no debe estar retorcido o rozando contra bordes cortantes.
- la banda del cinturón no debe pasar por sobre objetos duros, ni frágiles como birames, celulares o anteojos, que ante la fuerza de la desaceleración que un impacto produce podrían incrustarse en el cuerpo.
- cuando en un vehículo se ha generado una colisión violenta es necesario cambiar todos los elementos vinculados al cinturón de seguridad, además de hacer comprobar el estado de los anclajes.
- la banda de cintura deberá pasar a la altura de la pelvis y siempre bien ajustada.
- en los asientos delanteros, la bandolera se debe adaptar a la altura del ocupante (ergonomía) con ayuda del regulador vertical del cinturón ubicado en el anclaje del parante del vehículo.

f.1.- Cinturones de seguridad para niños

Debido a que los niños son pequeños, es posible que no se beneficien de las características de seguridad incorporadas dentro del vehículo.

Generalmente, la butaca posterior es el lugar más seguro dentro del vehículo para los niños de hasta 10 años, por ello nuestra Ley de Tránsito N° 24.449 lo impone como obligatorio en su Artículo 40.

Los bebés de hasta 6 kilogramos y alrededor de un año deben viajar en un asiento de seguridad sujeto al asiento trasero y mirando hacia adelante o hacia atrás.

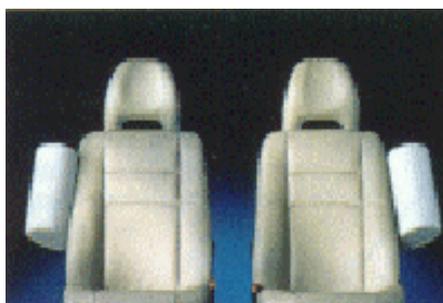
Asegurarse que el cinturón de seguridad del vehículo se coloque a través de las ranuras correctas del asiento de seguridad. Si un asiento de seguridad no se asegura correctamente, puede anular su propósito y producir lesiones.

Los niños de 6 kilogramos o más y alrededor de un año o mayores, deben viajar asegurados en el asiento trasero.

Debido a que los niños pueden lesionarse con un cinturón de seguridad que no se ajuste correctamente, es correcto utilizar un asiento de refuerzo (búster) diseñado para niños que pesan entre 12 y 18 kg.

g.- Airbag (bolsas de aire)

El airbag es un elemento indispensable como protección pasiva para el conductor, acompañante y pasajeros en los casos de serias colisiones, tanto frontales como laterales.



Ejemplo de airbags laterales

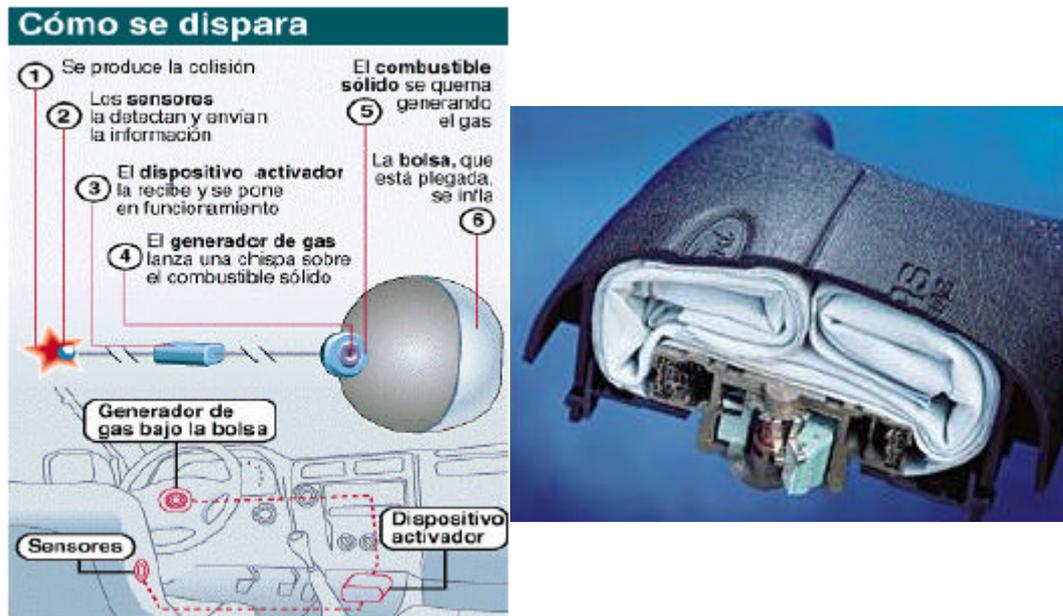
Su funcionamiento es relativamente simple. Unos sensores colocados, en la mayoría de los casos, en el túnel central entre los asientos de los ocupantes detectan la deformación producida por un impacto y, según su intensidad, deciden activar o no el airbag. Si la orden es positiva, un mecanismo pirotécnico - una pequeña cantidad de explosivo alojada en el volante - desprende gases suficientes para inflar la bolsa en milésimas de segundo.

Contra esta “bolsa” choca la cabeza del ocupante, salvando a éste de las heridas que ocasiona el impacto contra el volante o contra el tablero. La presión aplicada por la cabeza desinfla la bolsa, evitando así el efecto rebote que podría causar lesiones en el cuello.

La bolsa está construida con fibras de nylon revestidas, generalmente, con neopreno. Esto permite que los gases no dañen el tejido y evitan que la cara se pueda quemar al contacto con los gases calientes. También impiden que la bolsa se pueda reciclar y limitan su capacidad de plegado.

Los principales fabricantes están experimentando con airbags para proteger a los peatones. La bolsa de aire va situada en el capot y se dispara cuando un

sensor detecta la colisión contra un peatón. Así se atenúa el golpe, protegiendo especialmente la cabeza del peatón.



Sistema de disparo y plegado de un airbag

En el caso de las bolsas, que permanecen plegadas mucho tiempo, corren el riesgo de que los pliegues envejecen y se resquebrajen. Asimismo, el sensor de colisión puede resentirse y el mecanismo de inflado, perder potencia. Es necesaria su revisión periódica.

g.1.- Airbag de segunda generación

Esta denominación indica que los airbag se expanden a velocidades inferiores a las tradicionales, ofreciendo mayor protección a los niños.

Los modelos de gama alta vienen equipados con airbag de doble efecto, cuya fuerza de expansión se adapta a la severidad de la colisión.

g.2.- Bolsas de aire laterales

Las bolsas de aire laterales (delanteras y traseras) se han incorporado como un complemento.

Las posiciones típicas dentro de las cuales podemos agrupar a la gran mayoría de las bolsas laterales son las bolsas colocada en:

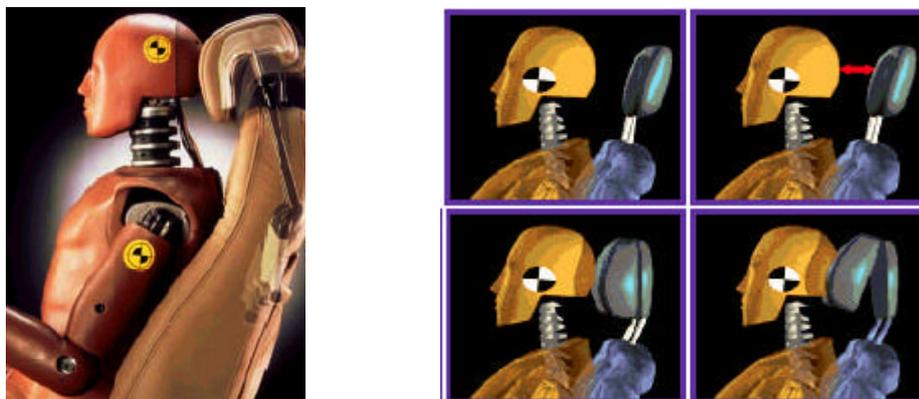
- el techo
- al costado
- en la puerta
- por encima del apoyo del brazo y
- en el asiento para proteger los huesos de la cadera y las piernas.

h.- Apoya cabezas

El apoya cabeza es un vital dispositivo de seguridad diseñado para contener el desplazamiento de la cabeza hacia atrás, tanto en los impactos traseros como en los frontales.

En general todo conductor antes de poner en marcha su vehículo veremos que la mayoría se coloca el cinturón de seguridad pero difícilmente ajusta la posición del apoya cabezas. Ello se debe a que muchos piensan que dicho elemento es para la comodidad de los ocupantes.

La mayoría de los automovilistas y acompañantes no tienen en cuenta que si el apoya cabezas está en una posición incorrecta, no solo será poco efectivo para protegerlos, sino que puede aumentar el potencial de las lesiones.



Ejemplos de sistemas de apoyacabezas activos

En un impacto por alcance, es decir cuando la colisión es provocada por el vehículo que vienen de atrás, la inercia hace que el cuello de la persona se doble hacia atrás, lo que produce un efecto de latigazo o traumatismo cervical, que puede ser prevenido por el uso correcto del apoya cabeza.

i.- Equipo de emergencia

Es importante frente a la posibilidad del acaecimiento de algún imprevisto en la vía pública, contar con los siguientes elementos dentro del vehículo:

- Señales luminosas, balizas reflectantes
- Estuche de primeros auxilios
- Matafuegos
- Cuarta para remolque (cadena para remolcar)
- Herramientas básicas
- Una linterna

Al conducir en áreas desoladas, es importante estar preparado para enfrentarse a la posibilidad de quedarse en el camino debido a una falla. Se puede llevar agua, comida y ropa.

2.2.2.- Deformación programada

a.- Carrocería de deformación programada

Cuando se produce una colisión y el vehículo impacta un objeto rígido, su estructura se somete a una violenta desaceleración, la cual es finalmente transmitida a sus ocupantes. En estos casos, la estrategia considerada en el diseño de los vehículos actuales para proteger a sus pasajeros es dotarlos de zonas de deformación programada en sus extremos, y de un habitáculo rígido que asegure la integridad de la cabina.

Las zonas de deformación programada se ubican en el sector delantero y trasero del vehículo, y están diseñadas para absorber la mayor cantidad de energía posible en caso de impacto. La absorción de energía se realiza principalmente a través de las deformaciones de piezas específicamente diseñadas para cumplir esta función, junto con la dispersión de las cargas hacia los demás sectores del vehículo.

La absorción de parte de la energía del impacto efectuada por las zonas de deformación programada, permite reducir la cantidad de energía que deberá absorber el compartimiento de pasajeros, y finalmente los ocupantes. Esto se traduce en pasajeros expuestos a aceleraciones de menores magnitudes, lo cual reduce la gravedad del impacto que “sienten” los pasajeros del vehículo reduciendo también las lesiones.



b.- Habitáculo indeformable

El habitáculo de pasajeros, como puede esperarse, es la principal zona “dura” del vehículo. La función del habitáculo es mantener la integridad de los pasajeros en caso de siniestro y permitir que los demás sistemas de seguridad pasiva que posee el vehículo puedan cumplir su función correctamente.

El habitáculo se diseña formando una jaula de seguridad alrededor de los ocupantes, utilizando aceros de alta resistencia y espesores elevados. Se busca que el compartimiento de pasajeros mantenga su forma en caso de impacto o vuelco, evitando la intrusión de elementos tanto externos como internos (pedales o motor) al habitáculo.

Es importante indicar que la denominación “habitáculo indeformable” no se refiere a un tipo particular de habitáculo. Es simplemente una denominación

genérica que pueden utilizar los vehículos que cumplen con los estándares internacionales exigidos en nuestro país de pruebas de impacto.



Habitaculo

2.2.3.- Conocimiento del vehículo

Es importante que el conductor sepa dónde están ubicados normalmente los elementos de seguridad activa y pasiva del vehículo, cómo se identifican y cuál es la función de cada uno. También es importante estar familiarizado con todos los controles dentro del vehículo para evitar tener que buscarlos mientras se conduce y posiblemente distraerse.

2.2.4.- Control y mantenimiento del vehículo

Asimismo es conveniente que el conductor antes de rodar en la vía pública, realice el control y consecuente mantenimiento preventivo a su vehículo.

La finalidad de realizar el control y mantenimiento preventivo de mención es ahorrar dinero, evitar fallas y disminuir el riesgo de siniestros viales al efectuar inspecciones completas regularmente (se aconsejan revisiones semestrales).

También es aconsejable reemplazar las partes del vehículo con alto porcentaje de desgaste, aún cuando estén funcionando, con la finalidad de evitar posibles fallas.

a.- Neumáticos

Los neumáticos deben revisarse frecuentemente para saber si cuentan con la presión de inflado correcta, profundidad del dibujo, o si existe desgaste desigual y rajaduras. Se deben reemplazar cuando la profundidad del dibujo no sea la adecuada.

Si existe un desgaste desigual, se debe revisar la presión de inflado y/o el balanceo de la rueda y la alineación del vehículo. Se debe tener en cuenta la fecha de caducidad del neumático.

Siempre que la temperatura exterior baja a los -12°C , la presión de aire dentro de sus neumáticos baja alrededor de 0,07 a 0,14 kilogramos por centímetro cuadrado. Revisar la presión de sus neumáticos frecuentemente durante clima frío y

agregar el aire necesario para mantenerlos en los niveles recomendados. Nunca debe reducirse la presión de los neumáticos en un intento de aumentar la tracción en el barro.

b.- Sistema eléctrico

En las baterías no selladas se puede volver a llenar el electrolito de la misma con agua destilada como parte de un mantenimiento regular del vehículo, con el fin de mantener el funcionamiento correcto de la misma. El líquido electrolito es corrosivo y puede lastimar seriamente los ojos. Las baterías generan gas hidrógeno, el cual puede explotar cuando se retiran los tapones de la misma.

Si la correa del alternador se desliza o rompe, la batería se descargará, las luces y otros accesorios no funcionarán y, finalmente, el vehículo se detendrá. La tensión de la correa debe mantenerse según las especificaciones del fabricante, para que el alternador funcione correctamente y prolongar su vida útil. Las correas en mal estado deben reemplazarse.

Las luces exteriores deben revisarse regularmente para ver si no tienen lámparas quemadas, las cuales no se verán desde el interior del vehículo.

Las luces interiores son necesarias para ver el instrumental tanto de noche como durante el día, éstas son esenciales en caso de una emergencia durante la noche y deben mantenerse en funcionamiento. Es ilegal conducir con las luces delanteras encendidas si no están correctamente alineadas.

Es importante asegurarse de que el motor del limpiaparabrisas y los mecanismos que van hacia los mismos estén funcionando correctamente.

c.- Sistema de combustión

Las pérdidas en el sistema de combustión pueden provocar incendios y liberar gases tóxicos. Éstas pueden ocurrir en el tanque de combustible, conductos de alimentación, bomba de combustible, carburador, conductos de inyección de combustible o por no tener asegurada la tapa del tanque de combustible.

Si se siente olor a combustible, se debe detener el vehículo inmediatamente, apagar el motor y determinar cuál es el problema. Se debe revisar que el sistema de combustible no tenga pérdidas como parte de un mantenimiento regular.

d.- Indicadores e instrumentos

Si un indicador no está funcionando o no está proporcionando información correcta, éste debe repararse o reemplazarse inmediatamente.

La falla de los instrumentos y de los indicadores del tablero puede llevar al conductor a decisiones incorrectas que pueden causar un siniestro, fallas, quedarse detenido y daños al motor y otros componentes que pudieran haberse evitado.

e.- Frenos

Las fallas o el desgaste de éstos pueden provocar siniestros viales. Los frenos deben ser revisados y se deben mantener de acuerdo a las especificaciones del fabricante.

Se debe revisar periódicamente el nivel del líquido de frenos y mantenerlo en el máximo. Cambiar periódicamente el líquido de frenos de acuerdo al tipo de servicio del vehículo. Utilizar solamente el líquido de frenos recomendado.

f.- Suspensión

Para evitar fallas, siniestros y reparaciones costosas se debe conocer el sistema de dirección. No debe existir ningún juego en el volante si se tiene dirección hidráulica y no debe haber más de 3 centímetros de juego en el volante si no se tiene dirección hidráulica. Si no es este el caso, se debe hacer revisar el vehículo por un técnico especializado.

Las vibraciones, los sonidos inusuales en las ruedas y tirones o desvíos bruscos al detenerse o girar indican posibles problemas en el sistema de suspensión, dirección hidráulica, sistema de frenos y/o ruedas.

Estos problemas pueden evitarse efectuando una inspección y reparación a intervalos regulares (mantenimiento preventivo).

También se deben revisar las pérdidas del líquido de los amortiguadores. Si están perdiendo líquido, se deben reemplazar.

g.- Paragolpes y guardabarros

La Ley de Tránsito proporciona especificaciones para los paragolpes y guardabarros del vehículo.

Antes de modificar estas piezas, se deben tener en cuenta las limitaciones que fija la ley de tránsito. Si se modifican estos componentes se pueden arrojar piedras o basura hacia el automóvil que circula detrás. Además de ocasionar lesiones de mayor grado en colisiones vehiculares o peatonales.

Con respecto a las modificaciones del vehículo, se debe aclarar que todas conllevan un incremento de los factores de riesgo involucrados en la conducción vehicular.

A modo de ejemplo: cuando uno modifica el motor del vehículo (pistones, árbol de levas, etc.) para obtener mayor potencia (velocidad) sin modificar los frenos para poder detener el vehículo a esa nueva velocidad, tenemos una probabilidad mucho mayor de perder el control vehicular y provocar un siniestro vial.

h.- Motocicletas

Previo a ingresar en lo relativo a la seguridad para circular por la vía pública con este tipo de vehículos debemos realizar una diferenciación que establece nuestra Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 al regular la materia.

Por motocicleta debe entenderse a “todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 kilómetro por hora”, mientras que por ciclomotor a “una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad”.

No obstante, abordaremos la temática considerando a ambas de modo indistinto en cuanto a los recaudos a adoptar para la circulación segura.

La seguridad en la conducción de una motocicleta depende necesariamente de la observación de las normas de tránsito.

Sin perjuicio de ello, es fundamental que el conductor de motocicletas tome cabal conciencia de la importancia de adoptar determinadas conductas acordes a las particularidades de este tipo de vehículo, a la vez, de la problemática que genera su circulación por toda vía pública.

Conducir una motocicleta con seguridad requiere de un conductor que anticipe y prevea situaciones de riesgo para evitar que las mismas ocurran, o de lo contrario reducir sus efectos, y aprovechar la experiencia de los conductores en la resolución de situaciones de riesgo para generar actitudes positivas que desarrollen hábitos de conducción segura.

El equipo de seguridad necesario para una circulación segura en motocicletas es:

- casco aprobado
- anteojos en caso que la motocicleta no posea parabrisa
- vestimenta adecuada

h.1.- Uso del Casco

Todos los conductores y pasajeros deben ponerse un casco de seguridad aprobado al subirse a una motocicleta o bicicleta (que este acondicionada para el transporte de pasajeros, algunos modelos no lo permiten).

Las lesiones se reducen al usar el casco de seguridad colocado en la debida forma.

Estos son algunos hechos a considerar:

- un casco aprobado permite ver a los lados tan lejos como sea necesario
- que el casco esté bien ajustado todo alrededor de la cabeza

- que el casco se encuentre sin defectos, tales como grietas, forro suelto o correas deshilachadas

Sin importar la velocidad en una colisión, si se lleva puesto un casco, el motociclista tiene tres veces más probabilidades de sobrevivir de las que tiene si no lo lleva puesto.

h.2.- Protección de los Ojos

Para la protección de los ojos es obligatorio el uso de anteojos, excepto que la motocicleta esté equipada de parabrisas.

Para ser eficaz, la protección deberán:

- estar libre de rasguños.
- estar hecha de un material resistente a la penetración.
- ofrecer una vista despejada hacia cualquier lado.
- ajustarse bien de modo que no se la lleve el viento.
- permitir que circule el aire a fin de no empañarse.
- permitir suficiente espacio para anteojos contra el sol, si se necesitan.

Los anteojos oscuros no deben usarse por la noche ni tampoco en ningún momento cuando haya poca luz disponible.

h.3.- Ropa adecuada

La ropa correcta protege de las heridas provocadas por las colisiones. También brinda comodidad así como protección del calor, del frío, de escombros y de las partes calientes y movibles de la motocicleta.

- los pantalones y camperas deben abrigar las piernas y brazos completamente. Deben quedar lo suficientemente ajustadas como para evitar que se sacudan con el viento, y al mismo tiempo permitir libertad de movimiento. El cuero y telas sintéticas y fuertes ofrecen la mejor protección. Usar campera aún cuando haga calor para prevenir la deshidratación. Muchas están diseñadas para proteger sin dar demasiado calor, incluso en los días de verano.
- 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 antiderrapante.

Los tacos deben ser cortos de manera que no se enganchen en superficies ásperas de la vía.

- los guantes protegen las manos y ofrecen una mejor oportunidad de agarre de los manubrios y controles. Los guantes deben estar hechos de cuero o material duradero.

Cuando llueve o hace frío, la ropa debe abrigar y conservar al motociclista seco así como protegerlo contra lesiones. Conducir por largo tiempo cuando está haciendo mucho frío puede causar grandes escalofríos y fatiga.

Una campera hecha para el invierno debe resistir el viento y quedar ajustada por el cuello, las muñecas y la cintura. Los trajes impermeables de buena calidad resisten rasgarse o inflarse a altas velocidades.

En los cascos y camperas debe colocarse elementos retrorreflectivos que permiten una mejor visualización del motociclista.

i.- Bicicletas

Según la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, se entiende por bicicleta al “vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas”.

i.1.- Accesorios de seguridad para bicicletas

Las bicicletas deben para poder circular contar, indispensablemente, con:

- un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz
- espejos retrovisores en ambos lados
- timbre, bocina o similar
- guardabarros sobre ambas ruedas
- luces y señalización reflectiva

i.2.- Accesorios de seguridad para los conductores de bicicletas

Los conductores de bicicletas para resguardarse y resguardar a los restantes usuarios de la vía de circulación de posibles riesgos deben:

- llevar puesto un casco protector
- no usar ropa suelta y que ésta sea, preferentemente, de colores claros
- utilizar calzado que se afirme con seguridad a los pedales
- no conducir con otro ocupante en la bicicleta, excepto que se trate de carga o de un niño ubicado en un portaequipaje o asiento especial cuyo peso no ponga en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo.

2.3.- FACTOR AMBIENTAL

El factor ambiental, está integrado por la infraestructura vial -el camino, su estructura, su estado, el señalamiento de tránsito vertical, luminoso y horizontal, entre otros aspectos-, y por el medio ambiente -zonas de mayor polución y por ende menor visibilidad, de tránsito congestionado, por ejemplo- lo que incluye el clima -lluvia, neblina, luminosidad, etc.- todo lo cual influye en la circulación.

Si bien este factor afecta tanto al peatón, al pasajero, como al conductor de un vehículo, es este último el que se ve perturbado con mayor intensidad.

Es posible que un conductor educado, atento y alerta que se moviliza en un vehículo en perfectas condiciones de seguridad, pueda encontrarse ante una bruma de alta densidad que disminuye altamente la visibilidad del camino, también puede presentarse una obstrucción en el camino que determine desvíos por otros caminos en mal estado.

Por ello, no cabe duda: las condiciones del medio ambiente afectan la circulación.

La concentración y, particularmente, la conducción se ven alteradas con las condiciones internas y externas al vehículo.

En lo referente a las condiciones externas, tales como el tránsito pesado, el mal clima y las reparaciones en la ruta, pueden hacer que el conductor se sienta tenso, especialmente si circula a alta velocidad. El congestionamiento crónico del tránsito es el mayor inconveniente para el conductor.

Para una circulación segura en tal contexto debe evitarse lo siguiente:

- curiosear (bajar la velocidad para ver los siniestros viales u otras situaciones)
- seguir muy de cerca a otros vehículos
- cambiar de carril innecesariamente (zigzagueando entre los carriles del tránsito)
- no prestar atención al acto de conducir (p.ej., comer, arreglarse, hablar por teléfono celular, leer, etc.).

Las condiciones dentro del vehículo, tales como pasajeros que provocan distracción, música alta y hacer otras cosas mientras se conduce pueden, también, incitar una conducción insegura. Recordar que conducir es una tarea compleja que requiere de total atención.

2.3.1.- Infraestructura vial

Es ideal que la vía de circulación, sea un camino, autopista, autovía o ruta, esté en perfectas condiciones para ser transitado por todo tipo de vehículo autorizado.

Por lo tanto, es preciso conocer cuales son esas condiciones de modo de aumentar la conciencia ante la elección del lugar de circulación segura.

Los caminos deben estar correctamente diseñados y en buen estado de estructura y mantenimiento para permitir la circulación con el menor riesgo posible, asimismo, deben estar correctamente demarcados y señalados conforme lo establece la normativa vigente.

a.- 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.

Es por ello, que la Ley de Tránsito N° 24.449 y su reglamentación, destacan la importancia de la infraestructura vial para una eficiente seguridad en las calles, puesto que hace a las condiciones mínimas de la circulación del tránsito, cuyas directrices atañen nada menos que al diseño de toda la red vial, esto es calles, avenidas, rutas autopistas, puentes, entre otros, a la señalización de la vía pública y a los mas modernos sistemas de detención y registro de infracciones.

La planificación urbana se encuentra a cargo del organismo del Estado Nacional, Provincial y/o Municipal que posee la competencia conforme le indican las leyes vigentes en la materia, y en cumplimiento de tal misión planifica y autoriza su construcción, equipamiento y mantenimiento.

En este sentido, deben diferenciarse las vías para cada tipo de tránsito y contemplar la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas u otra asistencia ortopédica.

En autopistas, semiautopistas y demás caminos deben instalarse sistemas de comunicación para que el usuario requiera los auxilios necesarios.

Durante la ejecución de obras de infraestructura y/o mantenimiento deben colocarse las señales de obra correspondientes y, en su caso, preverse un paso supletorio, previsto de los guarismos de seguridad necesarios, que garantice el tránsito de vehículos y personas a los lugares sólo accesibles por la zona en obra.

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

- vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículos del transporte público de pasajeros o de carga.
- sentido de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada, en diferentes horarios o fechas y producir los desvíos pertinentes.
- estacionamiento alternado u otra modalidad según lugar, forma o fiscalización.

La planificación urbana, asimismo, impone ciertas restricciones al dominio de los inmuebles lindantes con la vía pública, de modo tal que sus propietarios deben:

- permitir la colocación de placas, señales o indicadores necesarios al tránsito

- abstenerse de colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlos
- mantener en condiciones de seguridad, toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía pública
- abstenerse de evacuar las aguas servidas, ni dejar las cosas o desperdicios en lugares no autorizados
- colocar en las salidas a la vía pública, cuando la cantidad de vehículos que cruzan por la misma lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente para anunciar sus egresos
- solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios –carteles publicitarios- visibles desde vías de circulación rurales o desde autopistas
- tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

Asimismo, para un mejor ordenamiento de la vía de circulación es preciso que todos los carteles, luces, obras y leyendas, con excepción de las señales del tránsito y de obras de la infraestructura vial, estén ubicados en la debida forma.

Al respecto, nuestra Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 nos indica que:

- en áreas rurales, autopistas, autovías y semiautopistas deben estar fuera de la zona de seguridad y con un diseño, tamaño y ubicación que eviten confundir o distraer al conductor. De este modo, deben ser de lectura simple y rápida, sin movimientos, estar a una distancia de la vía pública y entre sí que se relacione con la velocidad máxima admitida, y no deben obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos.
- en áreas urbanas, pueden estar sobre la acera y calzada. En este último caso, solo por arriba de las señales del tránsito, obras viales y de iluminación. El permiso lo otorga previamente la autoridad local, teniendo especialmente en cuenta la seguridad del usuario.

No podrán utilizarse como soporte los árboles, ni los elementos ya existentes de señalización, alumbrado, transmisión de energía y demás obras de arte de la vía.

Es importante considerar que las construcciones permanentes o transitorias en vías de circulación tienen que contar con la autorización previa del ente vial competente.

Esta autorización, para construcciones permanentes y siempre que no constituyan obstáculo o peligro para la normal fluidez del tránsito, se dará, previendo las medidas de seguridad para el usuario, para:

- estaciones de cobro de peajes y de control de cargas y dimensiones de vehículos
- obras básicas para la infraestructura vial
- obras básicas para el funcionamiento de servicios esenciales.

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

La edificación de oficinas o locales para puestos de primeros auxilios, comunicaciones o abastecimientos, deberá ser prevista al formularse el proyecto de las rutas.

b.- Sistema de Señalización Vial Uniforme

El Sistema de Señalización Vial Uniforme refiere a la descripción, significado y ubicación de los dispositivos –cartelería- de seguridad y control del tránsito.

La Ley Nacional de Tránsito y su reglamentación detallan las especificaciones técnicas y de normalización de materiales y tecnologías de construcción y colocación y demás elementos que hacen a la calidad y seguridad de la circulación vial.

La señalización, en un sentido amplio, es el conjunto de elementos destinados a advertir, regular o informar al usuario de la vía pública las conductas que debe adoptar.

La eficacia de la señalización depende de tres factores fundamentales: la claridad, la sencillez y la uniformidad. La claridad intenta permitir la fácil comprensión intelectual y visualización. La sencillez, por su parte, debe procurarse en la formulación del mensaje por el empleo de signos convencionales o de fácil lectura. Finalmente, la uniformidad busca reunir los tipos y características de las señales.

Estas se encuentran plasmadas en el Anexo L, del Decreto N° 779/95 reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449.

En un sentido mas preciso, se podría afirmar que la Señalización es el lenguaje de comunicación destinado a transferir al usuario de la vía pública las advertencias, prohibiciones, obligaciones, informaciones, orientaciones y fundamentalmente las prioridades de paso, de acceso y de uso de las distintas partes de la vía pública.

El Sistema de Señalamiento Vial Uniforme, es el único sistema que debe transmitir al usuario de la vía de pública todos los datos que hagan a efectos de la circulación y seguridad. Las imposiciones transmitidas a través de este Sistema, son obligatorias para el usuario al que están destinadas, constituyendo contravención su falta de cumplimiento.

b.1.- Orden de prioridades de las señales de tránsito

Los usuarios de la vía pública se encuentran obligados a respetar el siguiente orden de prioridades en cuanto al cumplimiento de las señales de tránsito:

- 1°.- Señales y órdenes de la Autoridad de Aplicación de Control de Tránsito.
- 2°.- Señalización circunstancial o de obra que modifique el régimen normal de utilización de la vía pública.
- 3°.- Semáforos y señalización vertical luminosa y/o variable de alcance reglamentario.
- 4°.- Señales verticales de circulación.
- 5°.- Demarcación horizontal.

b.2.- Tipos de señalización

La Señalización se divide en Señales Verticales y Señales Horizontales:

b.2.1.- Señalización Vertical:

Este tipo de señal es la utilizada para regular el tránsito en la vía pública, y, por ello, se colocan al costado de la vía pública o elevadas sobre la calzada. En su gran mayoría están destinadas a los conductores de los vehículos.

La Señalización Vertical se clasifica como:

- señales reglamentarias o prescriptivas: son las que tramiten órdenes específicas, de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas, notificando la excepción a las reglas generales de circulación.
- señales preventivas: advierten la proximidad de una circunstancia o variación de normalidad de la vía que puede resultar sorpresiva o peligrosa a la circulación. No imparten directivas, pero ante una advertencia se debe adoptar una actitud o conducta adecuada.
- señales informativas: no transmiten ordenes ni previenen sobre irregularidades o riesgos en la vía pública, salvo que contengan señales reglamentarias o preventivas. Están destinadas a identificar, orientar y hacer referencia de servicios, lugares o cualquier otra información que sea útil para el usuario.

Estas tres clases de señales pueden presentarse como “señales luminosas” y/o “señales reflectivas”.

La Señal Luminosa, trata de un conjunto de señales con luz propia, continua o intermitente, destinada al usuario de la vía pública para cumpla con la misión de informar, prevenir y reglamentar.

Busca informar mediante carteles de orientación que indican el grado de congestión de ciertas vías.

La prevención es realizada mediante señales con el debido mensaje previniendo las diversas contingencias del tránsito.

La reglamentación, por su parte, se establece mediante semáforos, el derecho de paso o de acceso en forma alternativa para vehículos o peatones que confluyen sobre un determinado punto en la vía pública.

Los semáforos, son señales compuestas por unidades ópticas de luz propia variable y tienen por objeto regular el derecho de paso o de acceso en forma alternativa para vehículos y peatones que confluyen sobre un determinado punto de la vía.

Las unidades ópticas pueden estar dispuestas en distintas secuencias:

- en forma vertical (de arriba hacia abajo): rojo circular, flecha roja izquierda, flecha roja derecha, amarillo circular, flecha amarilla al frente, flecha amarilla a la izquierda, flecha amarilla a la derecha, verde circular, flecha verde izquierda, flecha verde derecha.
- en forma horizontal (de izquierda a derecha): rojo circular, flecha roja izquierda, flecha roja derecha, amarillo circular, flecha amarilla al frente, flecha amarilla a la izquierda, flecha amarilla a la derecha, verde circular, flecha verde izquierda, flecha verde derecha.

El usuario de la vía pública debe tener en cuenta el significado de las luces del semáforo, que regulan las intersecciones vehículos-peatonales, y de tal modo, en caso de circular con vehículos deben:

- con luz verde al frente, avanzar, más no debe iniciarse el cruce hasta que la luz verde efectivamente se encienda,
- con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento,
- con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la intersección antes de la roja,
- con luz intermitente amarilla dispuesta para un solo sentido de circulación, avanzar más considerando que no se posee prioridad de paso

- con luz intermitente dispuesta para dos o más sentidos de circulación, avanzar de acuerdo a las prioridades de paso establecidas por la señalización vertical, la horizontal o la prioridad de la derecha, en ese orden,
- en el paso a nivel (ferroviario), considerando que el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo, actuar de la misma manera
- en vías de circulación de doble mano y semáforo, no girar a la izquierda cuando exista la señal que lo prohíbe,

Los peatones deben cruzar la calzada por la senda peatonal o, en su defecto, por las esquinas.

Para ello, siempre deben hacerlo cuando:

- tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante. No deben cruzar con luz roja o cuando el semáforo peatonal haya comenzado a emitir la luz naranja, de prohibido cruzar, en forma intermitente. Si se hubiera iniciado el cruce de la intersección, deberá continuarse hasta finalizarlo.
- en caso de no existir semáforo peatonal, exista semáforo vehicular y el mismo se encuentre dando paso a los vehículos que circulan en su misma dirección.
- no teniendo la esquina semáforo, en cualquier momento dado que el peatón tiene prioridad de paso sobre los vehículos, sin perjuicio de lo cual es conveniente observar que no se acercan vehículos sin posibilidad de detenerse.

Las señales reflectivas, por su parte, se encuentran constituidas por carteles pintados con un material retrorreflectivo que permite a una distancia promedio ser identificada con claridad, tanto en horas diurnas como nocturnas y se encuentran emplazados a lo largo de la vía de circulación e indican de acuerdo a sus símbolos prevención, reglamentación, información y orientación.

El Sistema de Señalamiento Vial Uniforme basa su comunicación en una escala de interpretación que sigue como orden primero la forma, segundo el color y tercero el mensaje.

Por su forma podríamos citar tres ejemplos: el rombo, que previene un peligro, el círculo, que impone, prohíbe u obliga y el cuadrado o rectángulo, entre otros, que informa.

El mensaje esta integrado por símbolos, pictogramas y leyendas, los símbolos son para señales de prevención y reglamentación, los pictogramas y leyendas son para señales de información y orientación.

b.2.2.- Señalamiento Horizontal:

Las marcas viales o demarcación horizontal son las señales de tránsito localizadas sobre la calzada, con el fin de regular, transmitir órdenes, advertir determinadas circunstancias, encauzar la circulación o indicar zonas prohibidas.

La demarcación cumple dos funciones: una de acompañar necesariamente a la señalización vertical y la otra, la de imponer su propio alcance reglamentario, aún cuando no exista la señalización vertical.

Las marcas viales se interpretan por colores, por reflectividad, por trazos continuos y discontinuos y marcas longitudinales.

Por su color, las demarcaciones sobre el pavimento serán de color blanco o amarillo, excluyendo el pintado de cordones o la aplicación de tachas reflectivas u otras.

El color blanco se utiliza para marcas transversales, leyendas, números y símbolos y también para marcas longitudinales.

El color amarillo define la separación de corrientes de tránsito de sentido opuesto en camino de doble sentido con calzada de varios carriles, líneas de barreras y zonas de obstrucción.

Por su reflectividad, se utiliza para la demarcación en autopistas, semiautopistas, rutas, túneles y puentes, accesos y egresos de las vías mencionadas y en calles y avenidas.

Por sus trazos continuos y discontinuos alude a la posibilidad de adelantamiento en una vía de circulación. La primera de ellas, la línea continua, independientemente de que se trate de una línea amarilla o blanca, indica la prohibición de traspaso o de circular sobre ella. Contrariamente, la línea discontinua permite su traspaso y circulación sobre la misma.

Por su marca longitudinal, a través de franjas impresas en material reflectivo a lo largo del camino de la calzada, en forma continua o no.

b.3.- Gráficos de la señalización vial uniforme

Advertencias de máximo peligro



Advertencias sobre características físicas de la vía



Posibilidad de riesgos eventuales



Dispositivos de control de tránsito



Fin de Prevención



Prevención



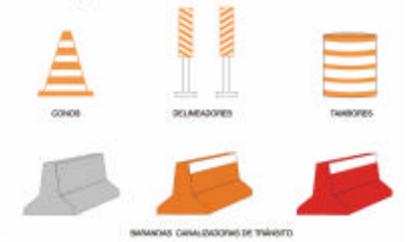
Información



Vallas



Otros dispositivos



Prohibición



Restricción



Prioridad



Fin de Prescripción



Nomenclatura vial y urbana. Destinos y distancias



Características de la vía

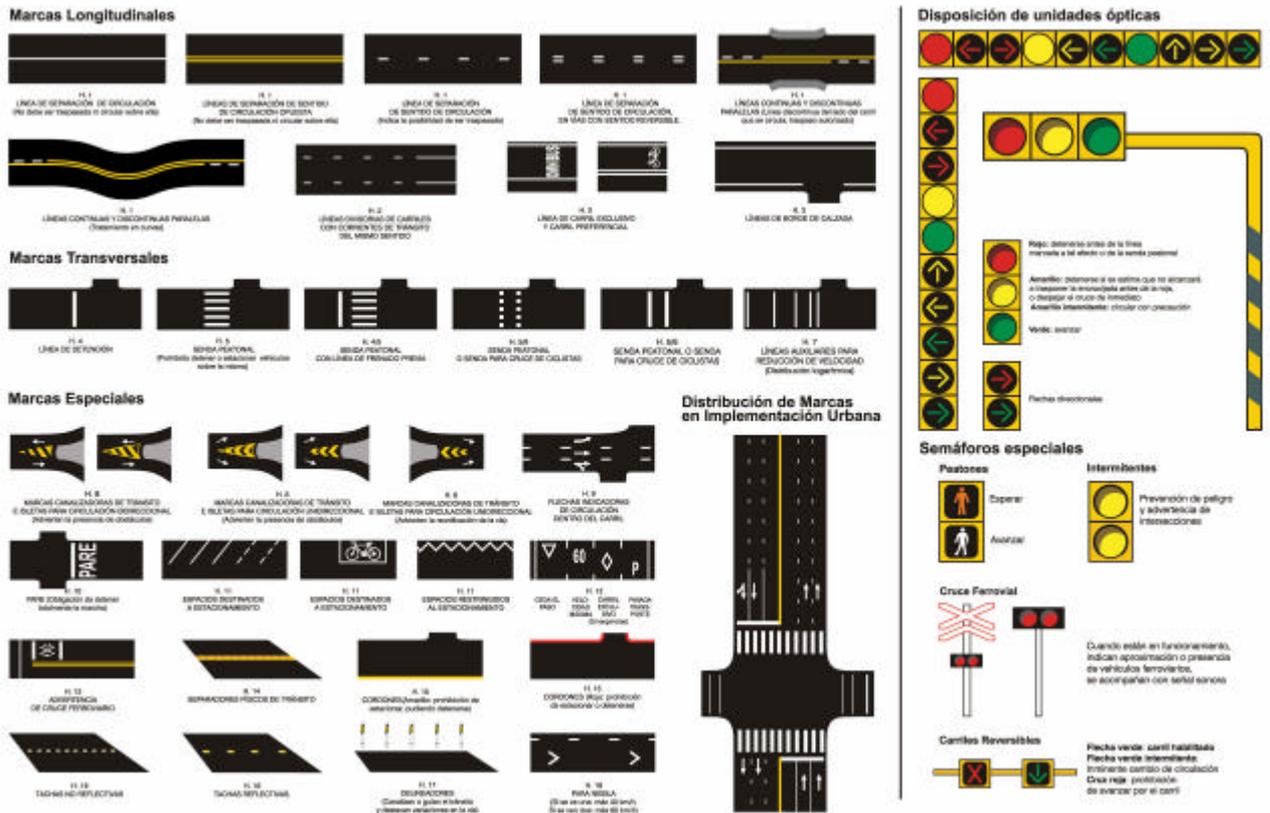


Informaciones Institucionales, Turísticas y de Servicios



Educativas y anuncios especiales





2.3.2.- Condiciones del medio ambiente

El medio ambiente, sea por el tránsito o el clima, influyen en forma importante en todo lo que hace a la seguridad vial.

Por un lado, se pueden presentar fenómenos naturales que intervengan en las condiciones seguras de circulación.

Por otro lado, la congestión del tránsito afecta la organización de toda circulación por una vía pública.

a.- Fenómenos naturales peligrosos

Ciertas condiciones climáticas naturales hacen que las rutas sean más peligrosas que en otras circunstancias.

Las condiciones que afectan la circulación incluyen las siguientes:

- Niebla
- Polvo
- Humo
- Lluvia o rutas mojadas
- Nieve, hielo o barro
- Vientos fuertes

Es necesario saber que hacer para evitar un siniestro en alguna de estas condiciones.

Cuando se conduce en una de estas condiciones menor es el control sobre el vehículo, por ello es preciso reforzar los cuidados para circular. En lugar de seguir los límites de velocidad marcados como máximos, se deben considerar las condiciones ambientales para adecuar la velocidad a la circunstancia.

Por ejemplo, si el límite de velocidad señalado es de 60 Km./h, no se debe conducir a esta velocidad si se dirige hacia a una curva que está cuesta abajo y cubierta de nieve.

Todo conductor responsable debe procurar para su vehículo, antes de salir a la vía pública para conducir con mal clima, que:

- el parabrisas, la luneta, las ventanillas estén limpias
- las ópticas de las luces del vehículo estén limpias y en funcionamiento
- los limpiaparabrisas y el desempañador funcionen correctamente
- el dibujo y la presión de inflado de los neumáticos sean los adecuados, o sea no estén lisos.

a.1.- Neblina

Si se tiene que conducir con neblina, se debe:

- disminuir la velocidad
- encender las luces delanteras bajas en zonas en donde no es obligatorio su encendido permanente (como en rutas)
- encender las luces antiniebla
- no utilizar las luces altas dado que provocará mucho reflejo y deslumbramiento
- no conducir sólo con las luces antiniebla o luces de posición encendidas
- aumentar el espacio de seguridad frente al vehículo que lo antecede
- evitar cruzar o pasar carriles de tránsito, a menos que sea absolutamente necesario
- utilizar los limpiaparabrisas y el desempañador para mejorar la visibilidad

a.2.- Clima húmedo

Independientemente de la experiencia que posea todo conductor, las probabilidades de tener un siniestro en clima húmedo son mayores.

Es frecuente que la humedad climática rocíe la vía pública, lo que provoca el aumento del riesgo a la producción de siniestros viales.

Esta situación se agrava frente a situaciones de lluvia.

Una lluvia fuerte, no sólo moja la arteria de circulación sino que limita la visibilidad de tal forma que no se alcanza a distinguir la demarcación de la misma, los otros vehículos que circulan, y los peatones que la cruzan.

En estas circunstancias, resulta preciso respetar las señales que indican la velocidad máxima para precipitaciones, de existir éstas, y de lo contrario, adoptar todos los recaudos pertinentes (mantener los desempañadores y limpiaparabrisas delanteros y traseros activos, etc.) sin disminuir en exceso la velocidad ni detenerse en la vía pública.

Al conducir en días lluviosos por caminos o rutas, es posible que se requiera efectuar una maniobra evasiva para evitar una colisión. Es mejor controlar la dirección del vehículo con el volante, en caso de existir lugar para ello, en lugar de frenar a velocidades superiores a 40 kilómetros por hora.

Frenar de forma brusca en días mojados a menudo provoca derrapes.

En caso de circular por algún camino de tierra, que por efecto de la lluvia se haya embarrado, se deben tomar recaudos especiales.

En primer lugar, es recomendable no exceder los 20 km por hora.

De producirse un atascamiento, si alguna de las ruedas con tracción se estanca, las fuerzas centrífugas creadas por su rápido girar pueden provocar una explosión despedazando la misma. En consecuencia, nunca se debe realizar una aceleración profunda al intentar desatascarse, ni colocarse cerca de la rueda que está girando.

Para recuperarse cuando el vehículo está varado en el barro se debe:

- acelerar en forma suave y mantener derechas las ruedas delanteras (si tiene transmisión manual, utilizar la segunda velocidad y no la primera)
- evitar que las ruedas resbalen mientras se conduce hacia adelante
- cambiar a marcha atrás y retroceder lentamente
- cambiar nuevamente a una velocidad baja y conducir hacia delante
- repetir este movimiento oscilante de avance y retroceso hasta que el vehículo se mueva libremente; o si está varado en barro profundo, colocar tablas o ramas de árboles debajo de los neumáticos para proporcionar tracción; nunca se debe hacer esto mientras las ruedas están girando.

En caso de que las lluvias intensas provoquen inundaciones, se recomienda conducir a muy baja velocidad si no son muy profundas, esquivar la zona anegada o tomar otra vía. Nunca se debe cruzar sobre agua que esté lo suficientemente profunda como para alcanzar la parte inferior del vehículo.

a.3.- Vientos fuertes

Los vientos fuertes pueden levantar polvo, arena y otros desechos que pueden limitar la visibilidad, además de dificultar la circulación.

En el caso de vehículos, pueden incluso afectar su estabilidad.

Los vientos fuertes pueden provocar el vuelco del vehículo, especialmente al conducir sobre puentes o en rutas anchas. Los vehículos grandes como casas rodantes y vehículos que tiran de remolques, son especialmente vulnerables a que los vientos los empujen fuera de su ruta (por poseer su centro de gravedad elevado).

a.4.- Oscuridad

La oscuridad disminuye altamente las condiciones de circulación segura por efecto de la menor visibilidad que provoca.

Por ello, es necesario que la atención sea mayor.

En caso de vehículos, ya sea que se trate de bicicletas, motocicletas y/o automotores, deben circular con las luces reglamentarias encendidas.

Existen muchos puntos ciegos, que quedan exentos de lo que iluminan las luces delanteras durante la noche, sea que se circule con las luces altas como con las bajas encendidas.

Utilizar las luces altas siempre y cuando no sea inseguro (por ej. en campo abierto cuando otros vehículos no estén cerca o en calles oscuras de la ciudad cuando no afecte al resto del tránsito).

Debe evitarse encandilar a otros conductores con las luces altas. Cambiarlas a bajas antes de encontrarse a 150 metros de un vehículo que viene de frente.

Tener mucho cuidado con las motocicletas durante la noche, éstas son más difíciles de visualizar.

Si un vehículo con una sola luz delantera se acerca, conducir lo más a la derecha posible. Puede ser una bicicleta o motocicleta, pero también puede ser un automotor con una luz delantera quemada.

b.- Fenómenos provocados por el hombre

Tal como existen fenómenos naturales que hacen peligrar la seguridad de la circulación vial, existen otros tantos que son provocados por la acción del hombre en su cotidianidad, tales como aquellos que surgen del congestionamiento de la vía pública de circulación, como los que provienen de manifestaciones a lo largo de éstas.

b.1.- Congestión en la vía de circulación

La excesiva cantidad de vehículos circulando por una arteria provoca, por lo general, su congestión. Esto conlleva a la desorganización en el tránsito y determina innumerables situaciones de riesgo, sea para los demás vehículos como para los peatones.

Es importante en estos casos mantener la calma, ser prudente en el accionar y respetar sin excepciones las reglas de tránsito.

Los peatones deben extremar sus cuidados y los conductores su atención y respeto al prójimo.

Los vehículos deben circular por un mismo carril, indicar con luces las maniobras a realizar, respetar las prioridades de paso, como inclusive desviarse de las zonas en donde el factor de riesgo es muy elevado.

b.2.- Otras obstrucciones

La realización de obras puede obstaculizar el tránsito y arriesgar la seguridad en las vías de circulación.

Al respecto, nuestra Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, establece que “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 a la continuidad del tránsito”.

A su vez, la ley prevé que toda obra en la vía pública debe estar señalizada con dispositivos de advertencia del sistema uniforme de señalamiento, previo a iniciar la actividad, y que debe prever un camino alternativo durante el tiempo que demande su finalización.

3.- CONDUCCIÓN VEHICULAR EFICIENTE Y RESPONSABLE

a.- Actitudes esenciales para la conducción vehicular eficiente y responsable

Las actitudes esenciales para la correcta conducción comienzan por estar habilitado para ello y respetar la normativa de tránsito.

Además, incluye la consideración por los demás, la agudeza de los sentidos, el uso del buen juicio y sentido común, el actuar de forma responsable y la previsión.

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, al respecto, fija las condiciones para conducir, estableciendo que los “conductores deben: a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad (...) b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando

en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias de tránsito”

Agrega también que “cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito”.

Con ello nos está indicando que estar listo para conducir no sólo implica la previa revisión del vehículo sino también el hecho de estar mentalmente preparado para las diferentes condiciones de tránsito que se puedan presentar tras haber obtenido todo el conocimiento, las destrezas y habilidades necesarias por medio de la práctica y de los cursos de entrenamiento.

Para conducir sin ningún peligro, el conductor debe estar dispuesto y concentrarse completamente en la tarea que se realiza.

El individuo tiene que sentirse motivado para aprender y aplicar las actitudes para la conducción vehicular eficiente y responsable.

En primer lugar, debe estar motivado para aprender cómo ser un conductor prudente desde un entrenamiento y educación vial apropiada, y luego debe sentirse motivado para aplicar lo que ha aprendido a las situaciones reales de conducción.

Los adolescentes tienden a subestimar el peligro en situaciones de alto riesgo y a sobreestimar el peligro en las situaciones de conducción de bajo o mediano riesgo.

Lo anterior demuestra que los jóvenes fallan al juzgar su nivel de destreza o el peligro de las situaciones. Es importante que quienes tengan a su cargo la capacitación vial en cuestiones de conducción analicen e identifiquen los comportamientos y actitudes problemáticas que presentan los jóvenes.

La conducción requiere que el conductor esté alerta y anticipe constantemente la posibilidad de que se desarrolle una situación peligrosa a su alrededor. Se trata de conducir y defenderse de los posibles siniestros provocados por malos conductores o conductores ebrios, el mal clima y el tránsito pesado.

La conducción requiere de un dominio eficiente del tiempo y el espacio. Esto puede lograrse a través del uso efectivo de las técnicas de conducción avanzadas para lograr la mejor posición del vehículo en una corriente de tránsito.

En el tránsito los conductores procesan información constantemente para tomar decisiones correctas.

Esto se hace a través de:

- investigar el entorno del tránsito

- identificar los elementos importantes tales como otros vehículos, peatones y condiciones de la ruta
- predecir los peligros potenciales en el camino o trayectoria a tomar
- ejecutar las maniobras, por ejemplo, alejarse de un peligro o frenar a tiempo

A pesar que esperamos que los demás conduzcan de forma correcta no podemos confiar en que será de este modo.

Por lo tanto, es fundamental conducir atento al propio vehículo como al de los demás, a las vías de circulación, señales y tener dominio del tiempo y espacio para evitar los siniestros viales.

b.- Actitudes negativas para la conducción vehicular eficiente y responsable

La circulación vial segura requiere, sin excepción, evitar ciertas actitudes peligrosas al momento de circular y, particularmente, conducir, tales como la agresividad, la inestabilidad emocional, la distracción, la fanfarronería, la falta de solidaridad, la irresponsabilidad, el uso de celular, etc.

b.1.- Agresividad

La conducción agresiva es denominada frecuentemente "violencia en el camino".

La violencia en el camino se produce cuando un conductor reacciona negativamente hacia otro. Es posible que los conductores enojados ataquen a otros conductores.

Se caracteriza por actitudes de conductores que usan sus vehículos para expresar tal estado de ánimo, y de tal modo:

- frenan repentina y deliberadamente
- se acercan demasiado a otro vehículo
- siguen muy de cerca a otro vehículo
- intentan obligar a otro conductor a detener su vehículo para discutir
- cortan el paso a otros conductores
- aceleran cuando alguien intenta pasar
- tocan la bocina o encienden las luces altas indebidamente
- Gritan o hacen gestos obscenos.

El enojo y la conducción no deben mezclarse.

Detrás del volante no hay lugar para la agresión. La impaciencia es una de las principales causas que conllevan a la toma de riesgos, la conducción agresiva y las discusiones.

Ser paciente cuando los otros conductores cometen errores posibilita una conducción armónica y eficiente. Aunque con esta actitud parezca que se está cediendo y perdiendo tiempo, se logra evitar mayores inconvenientes.

b.2- Falta de solidaridad

Algunas personas sienten que son dueñas de la ruta y no consideran los derechos de los otros conductores.

Estos tipos de conductores tienden a empeñarse en conducir con exceso de velocidad, tomando riesgos innecesarios, con arranques rápidos e inseguros y bajo actitudes violentas. No dan espacio para que los otros vehículos se introduzcan en el tránsito, no ceden el paso, conducen detrás de los vehículos de emergencia para ganar terreno o no les ceden el paso y obstruyen el tránsito a otros conductores.

Es preciso practicar constantemente la solidaridad entendida como una virtud que recompensa a toda la comunidad. La ruta debe compartirse con todos, no es patrimonio exclusivo de nadie.

En los países más desarrollados del mundo en lo que hace a la seguridad vial, ésta es una de las prácticas que se fomenta con mayor intensidad.

b.3.- Inestabilidad emocional

Tener alguna dificultad personal motivada en cuestiones emocionales al conducir puede causar distracción, comportamiento agresivo, mal juicio y deficiente control del vehículo.

No es recomendable conducir en este estado, ya que la predisposición a sufrir o provocar un siniestro vial es más alta que en condiciones normales.

b.4.- Distracción

Por la seguridad de todos, debe brindársele completa atención a la conducción.

Si se produce alguna distracción por algún factor psicológico o situacional, incluso por una milésima de segundo, no se podrá reaccionar a los peligros tan rápidamente y se puede causar un siniestro con serias consecuencias.

Entre las distracciones que pueden causar un siniestro vial pueden citarse las siguientes:

- comportamiento bullicioso o inapropiado por parte de los pasajeros
- presión de grupo para que se conduzca rápido
- fanfarronear al conducir
- escuchar radio, reproductor, los localizadores y teléfonos celulares
- el traslado de animales en el vehículo de modos inapropiados

- niños pequeños alterados en el vehículo
- el arreglo personal mientras se conduce
- leer mientras se conduce
- pensar en otra cosa que no sea la conducción mientras se está tras el volante.

b.5.- Irresponsabilidad

Todos los conductores deben ser responsables de sus acciones, de las acciones de sus pasajeros y la condición mecánica segura del vehículo.

Los adolescentes que se empeñan en involucrarse en actividades de alto riesgo fuera de una situación de conducción, tienden a tener una implicación más alta en los siniestros de tránsito, ya sea estén conduciendo o sean pasajeros, lo cual indica que la conducción riesgosa puede ser parte de un síndrome más general del comportamiento de toma de riesgos.

La propia vida y la de los pasajeros están en las manos del conductor mientras conduce. Si actúa de forma irresponsable, como beber y conducir, está poniendo más que la propia vida en riesgo.

Los seis comportamientos más comunes que provocan siniestros son:

- velocidad peligrosa
- violación de las reglas del derecho de paso
- giros incorrectos
- desobedecer las señales y los avisos de pare
- cambios inadecuados de carril
- conducir en el lado incorrecto de la ruta

c.- Conocimientos Prácticos que debe tener todo conductor

Los conductores de vehículos para lograr un tránsito seguro, eficiente y responsable deben poseer un correcto conocimiento del:

- dominio del vehículo, es decir, idoneidad en la maniobra.
- percepción de las condiciones de la vía de circulación.
- distribución del espacio vial, es decir, saber juzgar o intuir la posibilidad de una maniobra errónea de los otros usuarios de la vía de circulación.
- poner atención y resistirse a las distracciones.

d.- Reglas de conducción segura

Todo conductor debe asegurarse de respetar los lineamientos básicos para lograr la mayor seguridad posible al circular por la vía pública.

Así debe estar atento a las siguientes reglas:

d.1.- Velocidad

El objetivo de los límites de velocidad es contribuir a evitar incidentes incluso en condiciones ideales.

Conducir a mayores velocidades que las permitidas en cada vía de circulación conlleva a contar con menor tiempo para reaccionar ante los peligros que se puedan presentar, dificulta las maniobras, disminuye el tiempo para la detención del vehículo, provoca impactos más severos y lesiones más serias al involucrarse en un siniestro vial.

Tampoco es conveniente conducir a velocidades menores a las indicadas en autopistas o autovías, dado que también puede provocar accidentes de tránsito.

d.2.- Derecho o prioridad de paso

El derecho o prioridad de paso consiste en permitir el paso a otro vehículo o peatón en las condiciones reglamentarias.

Los dos errores principales que los conductores cometen con respecto al derecho de paso son asumir que los otros conductores les cederán el paso o que el peatón no procederá a cruzar la vía.

Tener en cuenta que:

- no todos conocen las leyes que regulan el derecho de paso
- no todos obedecerán las leyes que regulan el derecho de paso

No se tiene el derecho de paso ante:

- una señal de CEDA EL PASO
- una entrada a una ruta desde una calle lateral o desde un acceso
- una entrada particular o al abandonar el espacio de estacionamiento al lado de la ruta.

Se cede el paso a otros vehículos y peatones que ya estén usando el carril del tránsito.

Además de otros vehículos, los peatones y las bicicletas también tienen el derecho de usar la vía de circulación.

Las claves para evitar siniestros por no ceder el derecho de paso son el sentido común y evitar formular suposiciones acerca de lo que otros conductores harán.

d.3.- Giros

Los giros a la derecha, a la izquierda y los giros en U ilegales son peligrosos. Es por seguridad que estos giros se prohíben mediante señales y marcas en las vías de circulación. Desobedecer estas señales y marcas puede provocar siniestros viales graves.

Es obligación usar el guiño o luz de giro antes de girar, ya que advierten cuales son las intenciones a otros conductores. Es importante prestar atención a las señales de otros conductores y estar preparado para actuar en caso de que ellos no completen su giro.

Es necesario contar con un espacio suficientemente grande en el tránsito para poder alcanzar la velocidad óptima antes de girar a la derecha o a la izquierda.

Asegurarse de contar con un buen espacio:

- En el tránsito contrario
- En el tránsito que viaja en el carril al cual se va a ingresar para poder completar el giro en forma segura.

Cuando se gire a la izquierda, ceder el derecho de paso a todos los vehículos que vienen en la misma ruta desde la dirección opuesta y que estén lo suficientemente cerca para representar un peligro. Girar únicamente cuando se compruebe que no hay ningún peligro y asegurarse de identificar a los peatones, motociclistas y ciclistas.

d.4.- Señales y carteles de pare

Son las señales que indican que el vehículo debe detenerse. Su observancia es imprescindible dado que suelen colocarse en lugares estratégicos a los efectos de evitar consecuencias indeseadas.

No tener en cuenta una señal o cartel de pare es el principal factor de colisiones fatales.

Las señales de pare y el semáforo en rojo indican que los vehículos deben detenerse detrás de la línea límite, del cruce de peatones o antes de la intersección.

Como ya se mencionó, las intersecciones son el lugar más común donde ocurren los siniestros en las áreas urbanas. Su peligro se debe, por un lado, a que los vehículos que avanzan en diversas direcciones coinciden en las intersecciones y, por otro, a que normalmente en las intersecciones puede haber peatones dispuestos a cruzar la vía de circulación.

d.5.- Cambios del carril de circulación

Los cambios inadecuados de carril son el principal factor de colisiones de los accidentes fatales y con lesiones.

Cuando se cambia de carril, el conductor debe:

- hacer las señales apropiadas

- controlar los espejos
- observar, con antelación, el carril al que se desea ingresar
- controlar los puntos ciegos antes de incorporarse al otro carril
- evitar hacer cambios de carril en forma repentina para alcanzar una salida o girar
- planificar los movimientos con anticipación
- controlar el tránsito del carril en el que se está conduciendo para evitar una colisión trasera contra el vehículo que se encuentra adelante o colisionar a otros vehículos que también están tratando de ingresar al mismo carril.

Es peligroso cruzar a través de varios carriles o cruzar cuando hay líneas blancas continuas.

d.6.- Elección del sentido correcto de circulación

El sentido de la circulación refiere a la autorización existente para conducir hacia una dirección u otra.

Conducir en el sentido contrario de la vía de circulación puede provocar colisiones frontales que son el tipo de siniestros viales más peligrosos.

Los errores más comunes que provocan colisiones frontales son:

- girar a la derecha o a la izquierda hacia el lado contrario a la circulación
- conducir en sentido contrario en una calle de una sola mano
- sobrepasar a otros vehículos sin cuidado en vías de doble circulación

Para evitar siniestros viales es importante identificar las señales de CONTRAMANO y PROHIBIDO EL PASO cuando se gira a la izquierda o a la derecha hacia el tránsito. Estas señales advierten sobre el sentido de circulación.

Al girar debe asegurarse que:

- no hay un cartel ni marcas en el pavimento que prohíban el paso
- no hay ninguna curva, pendiente ni obstrucción que impida la visibilidad de la circulación contraria
- tener espacio suficiente en la circulación contraria para realizar la maniobra sin peligro
- observar hacia dónde miran los vehículos estacionados y si hay una línea amarilla en el medio de la vía de circulación.

Sobrepasar varios automóviles a la vez es particularmente peligroso

Si se tiene que elegir entre dos o más carriles de circulación en la dirección de una ruta no dividida, es más seguro elegir el carril de la derecha.

d.7.- Luces delanteras durante el día

En todas las rutas, autopistas, autovías, etc. es obligatorio el uso de luces delanteras durante el día para permitir que los vehículos sean más visibles al resto del tránsito. Encender las luces delanteras cuando se conduce por alguna de estas zonas sin importar la hora del día.

A título de sugerencia, es conveniente usar las luces delanteras en pequeños caminos campestres o montañosos, incluso en días soleados. Esto ayudará a la mejor percepción por parte de los demás conductores y colaborará en la prevención de siniestros como colisiones frontales.

d.8.- Distancia de seguimiento segura

Seguir muy de cerca a otro vehículo es el factor principal de colisión de todos los siniestros fatales y con lesiones.

Si se sigue muy de cerca a otro vehículo, no se podrá visualizar fácilmente los peligros que se aproximan y se tendrá menos tiempo para frenar o disminuir la velocidad antes de colisionar.

Seguir muy de cerca a otro vehículo es particularmente peligroso en las autopistas porque los vehículos normalmente circulan a una velocidad mayor y otros conductores disminuyen la velocidad innecesariamente para “curiosear” vehículos averiados, siniestros y otras escenas. Curiosear y seguir muy de cerca de otros vehículos son una mezcla peligrosa que provoca siniestros debido a colisiones traseras.

Es necesario tener suficiente espacio delante del vehículo para poder frenar sin ningún peligro.

d.9.- Adelantamiento y sobrepaso.

Adelantarse en forma insegura es el principal factor de colisión.

Para evitar siniestros viales por este motivo se debe

- evitar sobrepasar a otro vehículo cuando la visión de la ruta se encuentra obstruida por cualquier causa
- asegurarse de tener el tiempo suficiente para efectuar la maniobra
- esperar hasta llegar a un carril designado para adelantarse
- no aumentar la velocidad ni desviar el vehículo cuando se está siendo sobrepasado
- conducir cerca del borde derecho de la ruta para permitir el sobrepaso
- pensar y planificar los movimientos antes de intentar el sobrepaso de otro vehículo.

d.10.- Nivel de atención

Cada segundo que se aleja la vista de la ruta es un segundo menos de tiempo de reacción que se tiene ante situaciones de emergencia.

Para evitar distraerse mientras se conduce, no se debe escuchar la radio a un volumen alto ni quitar los ojos de la ruta cuando se cambia de CD o estación de radio.

Planificar los viajes y revisar los mapas antes de salir, no mientras se conduce. De ser necesario leerlos nuevamente, salir de la autopista o dirigirse a la banquina, estacionar y estudiar nuevamente el mapa.

Como se indicó anteriormente, si se está enojado, molesto o preocupado por problemas personales, seguramente no podrá concentrarse en la conducción.

Mientras se conduce, no girar la cabeza para hablar con los pasajeros.

Llevar mascotas en un vehículo también puede ser una distracción, ya que podrían saltar hacia el asiento del conductor, lo cual puede provocar un siniestro. Si se necesita transportar un animal, utilizar una jaula especial para llevarlo o un cinturón de seguridad para mascotas.

No disminuir la velocidad para observar vehículos averiados, escenas de siniestros o construcciones en la ruta. Si se mira hacia un lado del camino, no se centrará la atención en los vehículos que van al frente. Curiosear distrae de la conducción y es una de las principales causa de siniestros, especialmente en las autopistas.

Si se presenta algún problema salir de la vía y recién ahí ocuparse del mismo.

d.11.- Reconocimiento visual

Mantener los ojos en movimiento y buscar los peligros potenciales alrededor del vehículo mientras se conduce.

Estar atento a las luces de freno de los vehículos que van delante, los vehículos que intentan incorporarse al tránsito y los peatones que podrían entrar a la ruta. Estar pendiente de las señales de tránsito que advierten de las condiciones de la ruta que se encontrará más adelante.

Al disminuir la velocidad, incorporarse al tránsito, cambiar carriles, sobrepasar o girar, es particularmente importante saber dónde se encuentran los vehículos, los peatones y los objetos alrededor del vehículo. Controlar los espejos y puntos ciegos antes de intentar cualquiera de estas maniobras.

d.12.- Toma de decisiones

Tomar una mala decisión al conducir también puede provocar un siniestro. Las malas decisiones pueden ser el resultado de:

- No conocer la ley
- No respetar la ley
- Tomar riesgos innecesarios
- La distracción

Es responsabilidad del conductor conocer y seguir las normas de tránsito. Si se ve envuelto en un siniestro debido a no ceder el paso a otros vehículos y peatones en una señal de CEDA EL PASO, por ejemplo, el conductor será el responsable del siniestro vial. La ignorancia no es excusa para desobedecer las leyes de tránsito.

Los conductores toman riesgos innecesarios al conducir y toman malas decisiones por diferentes razones. Los conductores que están apurados o los que se están luciendo son probablemente los que tomarán malas decisiones de conducción que provocan siniestros viales.

e.- ¿ Cómo podemos evitar un accidente de tránsito?

e.1.- Investigación visual

e.1.1.- Mirar hacia delante

Una de las habilidades de investigación visual que se necesita para conducir atentamente implica mirar hacia adelante y mantener una guía visual apropiada para elegir una ruta de recorrido inmediata y segura. Esta guía visual permite hacer ajustes de velocidad o posición con anticipación a los posibles problemas. También permite identificar rutas alternativas en caso de que se desarrolle una situación de emergencia o peligro.

Cuando se mira hacia delante, se debe observar la escena completa, no sólo el vehículo que está delante o al medio de la ruta. No fijar la mirada observando más allá del automóvil que está delante. Deben moverse constantemente los ojos y explorar la ruta, incluyendo los costados.

Cuando se mire hacia adelante, podrán verse cosas importantes que no se verán más tarde, como alguien que entra en un vehículo estacionado. Esto puede proporcionar al conductor información que le ayudará a tomar decisiones a medida que se acerca al vehículo estacionado.

Si se exploran los costados de la ruta podrán verse:

- vehículos y peatones que pueden estar en la ruta
- señales que advierten de algún peligro potencial adelante
- señales que dan instrucciones.

Mantener en movimiento los ojos. Mirar a corta y larga distancia. Mirar a través de los espejos laterales antes de cambiar de carril para revisar los puntos ciegos. Estos puntos ciegos pueden ocultar una bicicleta, motocicleta u otro vehículo. Observar las cosas que están a punto de suceder como una pelota que rueda en la calle, un vehículo que abre su puerta o una bicicleta que se desvía.

Cuando se conduce en autopista, es necesario estar preparado para los cambios en las condiciones del tránsito. Observar las señales de otros vehículos y esperar encontrarse con vehículos que se incorporen al tránsito en los accesos de entrada y pasos a nivel. Estar preparado para los cambios rápidos en las condiciones del tránsito y para el flujo del tránsito.

Cuando se mire hacia adelante, es importante estar atento a las posibilidades de cambio en condiciones indicadas por:

- Peatones o bicicletas cerca de la ruta
- Un puente angosto
- Obstrucciones en la ruta
- Cambios en las condiciones de la ruta debido a construcciones, hielo, agua, baches, etc.
- Vehículos que se mueven lentamente

e.1.2.- Mirar hacia atrás

Otra habilidad de investigación visual que se necesita para conducir atentamente involucra revisar los espejos para ver lo que está ocurriendo detrás del vehículo. Esto permitirá saber si algún vehículo no mantiene la distancia de seguimiento adecuada o si algún vehículo se está acercando demasiado rápido. Si tal es el caso, es posible que se necesite salir del camino para evitar una colisión posterior.

Siempre mirar a través de los espejos laterales, hacia atrás antes de cambiar de carril, entrar en una autopista desde una rampa de entrada, regresar a la ruta desde el borde de la calzada, disminuir la velocidad rápidamente o retroceder. También debe mirarse hacia atrás antes y mientras se está conduciendo cuesta abajo en una bajada larga y empinada.

Prestar atención a los vehículos grandes que pueden aumentar su velocidad mientras circulan cuesta abajo rápidamente.

Recordar que existen puntos ciegos ubicados a los lados y en la parte trasera del vehículo, y que los vehículos más grandes tienen áreas ciegas más extensas. Es peligroso conducir en el punto ciego de alguien más, debido a que no pueden ver el vehículo en los espejos.

Tratar de pasar el punto ciego de otro conductor tan pronto como sea posible o de no ser así mantener una distancia prudencial.

Antes de cambiar de carril, se deben realizar señales y revisar el tránsito detrás y a los lados. Revisar todos los espejos primero.

Tener en cuenta si existen otros vehículos con sus guiños encendidos. Es posible que planifiquen moverse.

Cuando se disminuya la velocidad repentinamente, dar una mirada rápida a los espejos retrovisores. Por ejemplo, si se detiene en un semáforo en rojo o debido al tránsito pesado, revisar que no haya vehículos que se aproximen rápidamente desde la parte trasera, para estar preparado para una posible colisión posterior. También revisar los espejos cuando se está preparando un giro en un camino lateral o entrada particular y cuando se estaciona.

Recordar que retroceder siempre es peligroso, porque es difícil ver lo que está detrás del vehículo. Por lo tanto cada vez que se necesite retroceder o salir de un sitio de estacionamiento, se debe:

- revisar detrás del vehículo para ver si hay niños, mascotas u objetos antes de introducirse al mismo
- retroceder siempre lentamente para evitar siniestros viales

e.1.3.- Mirar hacia los laterales

Dentro de las habilidades de investigación visual que se requieren para la conducción responsable también se incluye la exploración a los lados del vehículo. Siempre que se llegue a un lugar donde haya peatones y vehículos cruzando o entrando en la ruta, mirar rápidamente a ambos lados del vehículo. Esto es especialmente importante en las intersecciones, los cruces de peatones, de tren y donde haya peatones cerca.

Una intersección es cualquier lugar donde una dirección del tránsito o ruta se encuentra con otra. Además de las intersecciones comunes donde se cruzan calles, también se considera una intersección:

- donde calles laterales se encuentran con una ruta principal
- donde callejones se encuentran con o cruzan otra ruta
- entradas de las autopistas
- entradas particulares y de centros comerciales

Es necesario mirar a ambos lados cuando se llega a una intersección.

Mirar hacia la izquierda primero, ya que los vehículos que se acercan desde la izquierda están más cercanos. Luego, mirar si hay vehículos o peatones que

vienen desde la derecha. Finalmente, mirar una vez más hacia la izquierda antes de avanzar dentro de una intersección, en caso de que haya algún vehículo o peatón que no ha sido visto la primera vez. También mirar hacia adelante para ver si hay vehículos que están girando.

Es posible que los demás conductores no obedezcan las señales y los avisos de tránsito. No se debe asumir que sólo porque el semáforo está en verde o porque le corresponde el derecho de paso en una señal de pare, los demás vehículos no entrarán a la intersección.

Siempre verificar el tránsito antes de entrar a una intersección.

Asegurarse de ver bien el tránsito que cruza antes de intentar cruzar una intersección. Si un edificio, vehículo estacionado o algún otro obstáculo impide ver con claridad la calle que cruza la intersección, es conveniente correrse hacia adelante lentamente hasta que se pueda ver el tránsito que cruza antes de ingresar a la misma.

Aunque no siempre están marcados, hay cruces de peatones en la mayoría de las intersecciones. Los cruces de peatones que no están marcados se encuentran generalmente en las áreas residenciales.

Antes de girar en una esquina, se debe mirar a ambos lados para ver si hay peatones que estén cruzando la ruta o que estén a punto de hacerlo. Si el semáforo está en verde, es posible que los peatones que cruzan la intersección en la misma dirección que los vehículos también tengan el semáforo en verde. Los peatones tienen el derecho de paso en los cruces para peatones.

Es muy posible que siempre que haya demasiada actividad peatonal al lado de la vía, alguien cruce o entre en ella. Por lo tanto, es muy importante mirar hacia ambos lados del vehículo cuando se esté conduciendo dentro o cerca de:

- centros comerciales
- estacionamientos
- áreas de construcción
- banquetas transitadas
- áreas de juegos y escuelas

e.2.- Mantener espacios de seguridad

Otra característica de la conducción eficiente consiste en saber cómo evitar peligros potenciales al colocar el vehículo en una posición que tenga mejor visibilidad.

El mayor riesgo de colisión está en la parte delantera. Por lo tanto, es esencial que los conductores mantengan un espacio suficientemente grande (llamado distancia de seguimiento) entre su vehículo y los vehículos delanteros en el carril. Esto le permitirá al conductor ver más allá del vehículo al que sigue.

Cuando otro conductor comete un error, se necesita tiempo para reaccionar. Este tiempo se logra al mantener suficiente espacio entre los vehículos u objetos alrededor. En otras palabras, mantener un "espacio de seguridad" alrededor del vehículo. Esto dará espacio para frenar o maniobrar cuando se necesite en una situación de emergencia.

Nunca se debe asumir que otro conductor compartirá el espacio.

e.2.1.- Adelante

Muchos conductores no ven bien hacia adelante porque siguen muy de cerca a otros vehículos y el vehículo delantero les obstruye la visibilidad de la ruta. En este caso, es recomendable cambiar de carril, colocarse en un lugar desde donde haya mayor visibilidad o aumentar el espacio de seguridad adelante del vehículo.

Mientras más espacio haya entre los vehículos, mayor será la cantidad de tiempo disponible para advertir un peligro o siniestro más adelante, con lo cual habrá más tiempo para detenerse, girar o evitar el peligro.

Permanecer en el centro del carril en lugar de ir pegado al borde para poder ver hacia adelante.

La mayoría de las colisiones posteriores ocurren por seguir muy de cerca a un vehículo. Es importante mantener suficiente distancia detrás de otros vehículos para:

- poder detenerse y maniobrar en una emergencia
- tener buena visibilidad de la ruta
- tener una mejor idea de lo que sucede en la ruta

La regla de oro para establecer una buena distancia de seguimiento en condiciones óptimas de conducción es la "regla de los tres segundos".

Cuando el vehículo delantero pasa determinado punto, como una señal o marca en la ruta, se cuenta "mil uno, mil dos, mil tres". Esto tardará aproximadamente tres segundos. Si se pasa el punto en la ruta antes de terminar de contar, se lo está siguiendo muy de cerca. Adaptar la velocidad para no llegar al punto hasta después de terminar de contar. A mayor velocidad, la distancia también debe ser mayor.

Cuando el tránsito es normal y el clima es bueno, se recomienda un espacio de seguridad de 3 segundos entre vehículos. Por ejemplo, a 50 kilómetros por hora se recorren 13,2 metros por segundo o el largo de 5 vehículos en dos segundos. Una distancia de seguridad de 3 segundos permite ver alrededor del vehículo delantero, cambiar de carril rápidamente o detenerse, si el vehículo delantero frena repentinamente.

Sin embargo, si la visión está bloqueada por un vehículo tal como una camioneta, o camión grande que no permita ver una colisión o una obstrucción del carril más adelante, se necesitará incrementar la distancia de separación por lo menos a 4 segundos. Las condiciones adversas tanto del clima como de la ruta, tales como una ruta en mal estado, lluvia o nieve, también indican que se necesita un espacio de seguridad hasta de 6 segundos más para brindar espacio y tiempo para reaccionar.

La distancia de seguridad de 3 segundos funciona bien si es necesario detenerse repentinamente porque el conductor delantero frena hasta detenerse. Sin embargo, a velocidades de ruta, una distancia de separación de 3 segundos no dará tiempo suficiente para detenerse si una colisión o un vehículo que se detiene en el mismo carril bloquean la ruta repentinamente. Por ejemplo, a 90 kilómetros por hora, se necesitará aproximadamente de 4 a 5 segundos para detenerse. Por esto debe decidirse la posición en el tránsito según la disponibilidad de rutas de escape.

Hay varias situaciones en las que se necesitará un espacio de seguridad mayor a 3 segundos. Dejar un espacio de seguridad de "4 segundos o más":

- cuando el seguimiento se realiza muy de cerca
- en rutas resbalosas, ya que se necesita más tiempo para detener el vehículo
- cuando la visibilidad sea reducida
- al circular detrás de motocicletas para evitar lastimar a un motociclista caído
- cuando el conductor de detrás quiere sobrepasar, disminuir la velocidad y dejar espacio frente al vehículo para que el otro conductor pueda regresar al carril luego de realizar la maniobra.
- al remolcar o llevar una carga pesada ya que el peso adicional hace más difícil detenerse
- al ir detrás de vehículos grandes que bloquean la visibilidad delantera ya que se necesita espacio adicional para ver alrededor del vehículo y a ambos lados
- al encontrarse con un colectivo, micro escolar u otro vehículo que transporta materiales peligrosos cerca de la vía del tren, ya que estos deben detenerse en los cruces

de tren (es de esperarse que disminuyan la velocidad y se detengan con anticipación para dejar espacio suficiente)

- al incorporarse a autopistas
- al ir detrás de un micro escolar
- al ir detrás de conductores que parecen confundidos, distraídos o ebrios

e.2.2.- Detrás

La conducción también requiere dejar un espacio de seguridad detrás del vehículo.

Este espacio evita posibles colisiones posteriores en casos en los que se necesita frenar rápidamente.

Revisar frecuentemente los espejos retrovisores para determinar si la distancia de seguimiento no es la adecuada.

De ser así aumentar la distancia de seguimiento lentamente a cuatro segundos o más para poder reducir la velocidad gradualmente cuando sea necesario. De este modo se evitará una colisión trasera. Primero se presiona el freno suavemente varias veces para advertir que se está frenando. Las luces de freno se iluminarán. Después frenar suavemente o disminuir la aceleración para incrementar la distancia frente al vehículo.

e.2.3.- A los lados

Conducir eficientemente significa más que ubicar el vehículo cuidadosamente con respecto al tránsito adelante y detrás; también implica tomar una posición lateral. Para usar eficientemente el tiempo y el espacio se seleccionan velocidades que permitan ubicarse entre grupos de vehículos, y al mismo tiempo seleccionar la posición dentro del carril de manera tal que quede espacio para maniobrar. En otras palabras, mantener un espacio de seguridad a cada lado del vehículo.

No conducir en el punto ciego de otro conductor. Es posible que el otro conductor no vea el vehículo y lo colisione al cambiar de carril.

Evitar conducir directamente al lado de otros vehículos en vías multicarriles.

Mantener un espacio considerable con respecto a la circulación contraria.

En calles de varios carriles sin división es recomendable evitar usar el carril más cercano a la línea central y a la circulación contraria. Esto permite tener más espacio para evitar un vehículo que se desvía de manera repentina desde la circulación

contraria. Es particularmente importante en intersecciones donde otro conductor podría girar a la izquierda sin hacer una señal.

Si es posible, ceder el paso a los vehículos que quieran incorporarse al carril en autopistas, incluso cuando se tenga el derecho de paso.

Dejar espacio con los vehículos estacionados, especialmente al conducir en las calles de una ciudad. Observar si hay personas saliendo de sus vehículos del lado del conductor, peatones parados entre vehículos estacionados y puertas de vehículos abiertas.

Es importante ser cuidadoso al pasar cerca de bicicletas. Un ciclista podría lastimarse seriamente en un siniestro vial. Siempre debe dejarse suficiente espacio entre los vehículos y cualquier bicicleta y antes de girar observar cuidadosamente si viene alguna bicicleta.

e.3.- Prevención de peligros múltiples

También es necesario simplificar algunas situaciones al enfrentarse a varios peligros potenciales al mismo tiempo. La misión del conductor en estas situaciones es evitar enfrentarse a demasiados peligros a la vez.

Por ejemplo, mientras se conduce en una ruta angosta de dos carriles, puede identificarse a un peatón que camina en el mismo sentido de circulación y a un camión que se aproxima en el carril de circulación contraria. Adaptar la velocidad, para evitar encontrarse con el camión que viene en la circulación contraria y el peatón al mismo tiempo. Esto simplifica la situación al separar un peligro potencial de otro y al permitir enfrentar uno a la vez. Disminuir la velocidad y permitir que el camión pase. Después, desplazarse hacia la izquierda y dejar suficiente espacio antes de pasar al peatón.

e.3.1.- Punto medio

Es posible que algunas veces haya peligros en ambos lados de la ruta. Por ejemplo, puede haber vehículos estacionados a la derecha y vehículos en circulación contraria a la izquierda. En este caso, lo mejor es lograr un punto medio entre los peligros potenciales. Colocarse entre la circulación contraria y los vehículos estacionados.

Si un peligro potencial es mayor que otro, dejar más espacio entre el vehículo y el peor de los peligros. Por ejemplo, si hay vehículos en circulación contraria a la izquierda y un niño en su bicicleta a la derecha, el niño corre mayor riesgo, ya que es más propenso a realizar un movimiento repentino. Por consiguiente, dejar mucho

espacio entre el vehículo y el niño, lo cual puede significar correrse más cerca de la circulación contraria de vehículos.

e.3.2.- Espacios frente a conductores y peatones problemáticos

Hay ciertos peatones y conductores a los que se les debe dar mucho espacio, tales como personas distraídas o que no pueden ver el tránsito claramente. Estas personas representan un peligro potencial mayor.

Dejar un espacio de seguridad adicional alrededor del vehículo para que otros conductores puedan verlo.

También dejar espacio adicional para peatones que no tengan una buena visibilidad, como quienes caminan con paraguas o sombreros que tapan sus ojos.

Dejar un espacio de seguridad adicional para personas propensas a distraerse, incluso cuando tengan una buena visibilidad, por ejemplo:

- repartidores
- obreros
- conductores hablando por teléfono
- conductores que conversan con un pasajero
- conductores con pasajeros niños
- conductores que observan mapas
- niños, que frecuentemente corren a la calle sin mirar si vienen vehículos primero

También para conductores que parezcan desorientados. Es posible que una persona que está confundida mientras conduce realice un movimiento sin antes mirar.

Dentro de los conductores desorientados se encuentran:

- turistas (identificar autos alquilados, por ejemplo), particularmente en intersecciones complicadas o pasos a nivel en autopistas
- conductores que reducen la velocidad sin motivo alguno
- conductores que parecen buscar direcciones de casas
- cualquier persona que parezca conducir sin rumbo fijo o que parezca estar conduciendo bajo efectos de medicamentos, drogas o alcohol

Dejar un espacio de seguridad adicional para conductores que se encuentren en problemas.

Dentro de éstos se encuentran:

- un conductor que se está adelantando cuando se acerca una curva o vehículos que avanzan en circulación contraria

- un conductor que se ve obligado a entrar al carril por causa de un vehículo, peatón, ciclista, obstáculo o menor cantidad de carriles adelante
- un conductor que realiza un movimiento ilegal, como conducir sobre la orilla, esté atrapado en una intersección o se está aproximando rápidamente al final de un carril de incorporación.

f.- Seguridad en la vía de circulación

La circulación en toda vía pública debe realizarse con la debida precaución y atención a las señales de tránsito y a los vehículos que transitan en ambos sentidos por la misma.

No obstante, deben considerarse ciertos aspectos que importan a la seguridad, tales como:

f.1.- Intersecciones

Por intersección debe entenderse al cruce de dos vías de circulación.

Es importante identificar y respetar las señales de tránsito, en aquellas intersecciones que las posean, y las indicaciones de las autoridades competentes a medida que se acerca la persona en su vehículo a la intersección.

También, es conveniente prever la presencia de animales, peatones, bicicletas, motocicletas o vehículos cruzando indebidamente.

Los accidentes viales en las intersecciones son provocados más frecuentemente por conductores que desobedecen las señales de tránsito.

Los controles comunes de tránsito que se encuentran en las intersecciones incluyen:

- Señales y flechas con luces intermitentes y no intermitentes
- Señales de pare y de ceda el paso
- Señales que controlan los giros en U, giros a la izquierda y giros a la derecha
- Señales que designan carriles específicos para giros a la izquierda, derecha y en U, y tránsito que avanza hacia delante
- Señales que dirigen el tránsito.

Las reglas del derecho de paso ayudan a conducir sin ningún peligro y de forma ordenada. Estas reglas van acompañadas del sentido común. Las bicicletas, motocicletas y los peatones también deben obedecer las reglas del derecho de paso.

Aunque se posea derecho de paso, no debe insistirse en hacer uso del mismo si el conductor del vehículo que circula por la otra arteria no lo cede como le corresponde. Es preferible permitir que el otro conductor pase primero para prevenir siniestros.

En intersecciones semaforizadas, se debe:

- no ingresar a la intersección cuando el semáforo esté en verde hasta que todos los vehículos y peatones estén fuera de ella.
- no entrar a una intersección cuando el semáforo está en rojo, excepto cuando se efectúe un giro permitido a la derecha o a la izquierda.
- no ingresar a una intersección cuando el semáforo está en amarillo (completo o con flecha), a menos que sea peligroso detenerse.

Si la intersección no tiene semáforos ni señales, debe:

- disminuirse la velocidad y prepararse para detenerse en caso que sea necesario.
- ceder el paso a los vehículos que ya se encuentren en la intersección o que estén ingresando a ella.
- ceder el paso a los vehículos que lleguen antes o al vehículo que está a la derecha, si éste llega a la intersección simultáneamente.
- en una intersección en "T", los vehículos que circulan por la vía directa tienen el derecho de paso.

Si la visión en una intersección no controlada está obstruida por vehículos estacionados, árboles, arbustos, edificios u otros objetos, detenerse antes de entrar a la intersección y avanzar lentamente hasta que pueda visualizarse bien si hay tránsito transversal antes de atravesar la intersección.

f.2.- Curvas y pendientes

Las pendientes y curvas crean situaciones peligrosas porque:

- Bloquean la visión hacia adelante y la vista de otros conductores
- Provocan que los vehículos se muevan más lenta o rápidamente de lo que es seguro

Cuando se conduce en una cuesta empinada o una curva pronunciada, debe hacerse lo suficientemente lento para poder detenerse ya que no se puede prever que hay del otro lado.

Para poder sobrepasar a un vehículo sin ningún peligro en zona permitida (que no exista doble línea amarilla), es necesario poder ver por lo menos 500 metros adelante.

No debe conducirse al lado izquierdo de la ruta cuando se esté por llegar a una curva o a la parte superior de una pendiente, donde no puede verse lo suficientemente adelante como para determinar si es seguro efectuar la maniobra.

En las curvas, el vehículo tiende a tirar fuertemente hacia afuera. Por lo tanto es necesario acercarse a las curvas con cuidado, particularmente cuando la ruta

está resbalosa debido a lluvia, barro, nieve, hojas mojadas, etc. Si se aplican los frenos en una curva puede provocarse que el vehículo patine.

Obedecer las advertencias de límites de velocidad en las curvas y rampas de autopistas. Si no hay ninguna indicación, debe juzgarse que tan pronunciada es la curva y adaptar la velocidad antes de entrar en ella.

Recordar que cuando se conduce cuesta arriba, la fuerza de la gravedad está trabajando en contra y es probable que se necesite acelerar o cambiar a una velocidad más baja para mantener la velocidad. Prestar atención a los vehículos que circulan detrás. Estos pueden acercarse demasiado si no se logra mantener la velocidad al subir una cuesta. Cambiar al carril del extremo derecho si se está conduciendo más lento que el resto del tránsito.

Cuando se conduce cuesta abajo sucede lo contrario. La gravedad hará que se circule más rápido y aumentará la distancia de parada. Es posible que se necesite cambiar a una velocidad más baja o aplicar los frenos suavemente para disminuir a una velocidad segura y controlar el vehículo.

Si se frena demasiado (presionando constantemente el pedal del freno) cuando se desciende cuestas largas y empinadas, puede causarse fallas en los frenos. Por lo tanto, es mejor usar el motor para disminuir la velocidad de un vehículo cuando baja en cuestas largas y empinadas que utilizar los frenos. Para hacer esto, se cambia a una velocidad más baja antes de comenzar a descender la cuesta. Es posible que aún así se necesite utilizar los frenos, pero bajar de velocidad reducirá el uso de los mismos.

f.3.- Estacionamiento

Uno de los lugares en los que es más probable que ocurra un siniestro de daños a la propiedad solamente es dentro de un estacionamiento. Estos son comunes en los estacionamientos porque:

- Los conductores no conducen con cuidado
- Los conductores deben retroceder en los lugares de estacionamiento
- Los conductores no piensan que necesitan seguir las reglas de la ruta en los estacionamientos

La mayoría de este tipo de siniestros ocurre en los estacionamientos de las oficinas. Esto se debe a que en ellos se da un recambio frecuente de vehículos que se estacionan por menos de 5 minutos.

Algunos conductores parecen olvidarse de su buen juicio cuando buscan un espacio para estacionar. Consideran que las señales de tránsito y las marcas en la ruta, tales como los límites de velocidad, son opcionales en los estacionamientos,

porque tal vez creen que no están sujetos a las autoridades judiciales dentro de propiedad privada.

Otros conductores ignoran los carriles de tránsito y cruzan el estacionamiento en forma diagonal. Las reglas de conducción son siempre las mismas aún cuando se conduce dentro de estacionamientos.

Los peatones también corren un alto riesgo dentro de los estacionamientos, ya que deben caminar en los carriles de tránsito, por lo tanto es importante prestar atención adicional a los peatones, especialmente a los niños, cuando se conduce en estacionamientos y se sale de los espacios de los mismos.

La mejor forma de evitar un siniestro dentro de un estacionamiento es estar atento a todo lo que sucede alrededor. Al conducir dentro de un estacionamiento, observar con atención si hay vehículos que están cruzando de forma diagonal y si hay peatones que se mueven entre los vehículos. Disminuir la velocidad de circulación y obedecer las leyes comunes para vehículos, las señales y marcas en el pavimento.

f.4.- Calles de la ciudad

Las rutas urbanas son más peligrosas que las rutas abiertas por muchas razones:

- Las rutas urbanas tienen la mayor cantidad de intersecciones, donde es más probable que ocurran los accidentes viales
- Existe una alta posibilidad de que niños y otros peatones crucen o entren en la ruta dentro de áreas urbanas
- Generalmente, los vehículos en las áreas urbanas no conducen en una sola dirección (entran y salen, giran, se detienen o realizan otras maniobras que pueden ser peligrosas)
- Los vehículos estacionados y otros objetos obstruyen la visión de la ruta en las áreas urbanas.

Los vehículos estacionados en las áreas urbanas crean una situación que puede ser peligrosa, porque:

- Pueden salir repentinamente del espacio de estacionamiento o del lado de la ruta
- Obstruyen la visión de vehículos que salen de callejones o entradas particulares
- Tienen pasajeros que pueden abrir las puertas repentinamente o salir del lado izquierdo de los vehículos estacionados

f.5.- Autopistas

Existen peligros especiales relacionados con la conducción en el tránsito de autopistas. Estar atento a los vehículos que entran y salen de los accesos de

las autopistas, dejar suficiente espacio de seguridad frente al vehículo y no distraerse en el tránsito pesado

4.- SUGERENCIAS DE ACTUACIÓN ANTE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO

a.- Protegerse en caso de un accidente inevitable

A veces no hay nada que se pueda hacer para evitar un accidente vial. En estos casos, se pueden seguir ciertos pasos para minimizar las lesiones. La mejor protección que se tiene es usar siempre el cinturón de seguridad.

b.- Requisitos para detenerse después de un siniestro vial

Si se ve involucrado en un accidente vial, la ley requiere que el vehículo sea detenido y se proporcione ayuda. Alguien podría estar herido o necesitar ayuda. También permanecer en la escena y proporcionar información a las otras personas implicadas y a las autoridades judiciales, si es necesario.

Es ilegal no detenerse luego de verse involucrado en un siniestro con lesiones a otros o daños a la propiedad. Huir después de ocurrido el hecho puede resultar en pena de cárcel efectiva. Si no se detiene en un siniestro vial que resulte en muerte o lesión permanente, puede resultar en una condena de prisión por varios años (por abandono de persona).

c.- Prevención de daños mayores

Si se está detenido en la ruta, encender las luces intermitentes de emergencia. Si el vehículo cuenta con señales luminosas o triángulos reflectantes usarlas para advertir a otros conductores.

Para reducir las probabilidades de un incendio, apagar el vehículo. Si hay una fuga de combustible, retirarse, podría encenderse en llamas.

Si se está involucrado en un accidente de tránsito que resulte sólo en daños a la propiedad (incluyendo vehículos), de ser posible, sólo se mueve el vehículo de los carriles principales de la ruta hasta un lugar seguro en el área más próxima al siniestro, a menos que hacerlo resulte en lesiones a alguna persona.

d.- Accidentes de tránsito con animales

Si se mata o lesiona a un animal:

- Correrse a un lado de la calle, detenerse
- Nunca dejar a un animal herido agonizando, ni tampoco tratar de mover o tocar a un animal herido.

e.- Emergencias

Las luces de emergencia de vehículos más adelante pueden indicar un posible accidente de tránsito o una emergencia. Disminuir la velocidad y pasar cuidadosamente o detenerse si la ayuda es necesaria.

Es importante prestar atención a los reportes radiales de accidentes viales, condiciones peligrosas o trabajos en las rutas y cambiar de ruta cuando sea conveniente. Si no se puede, se deberá estar alerta y listo para disminuir o detener la marcha. Los reportes radiales de accidentes a menudo se refieren a carriles numerados de tránsito. Nunca conducir intencionalmente hasta la escena de un accidente, incendio u otra escena de emergencia sólo para ver qué sucede. Podría bloquearse el camino para las autoridades judiciales, personal contra incendios y ambulancias. Evitar conducir cerca de accidentes. Cambiar la ruta y/o tomar otra si es posible. Será factible ayudar a las personas lesionadas con mayor rapidez si no hay otros vehículos estorbando la ruta.

Si se debe conducir cerca de la escena de un accidente vial o una emergencia, no disminuir la marcha sólo para ver qué sucede. Puede ocasionarse otra colisión y provocar congestión de tránsito. Nunca conducir sobre una manguera contra incendios que no esté protegida en una escena de accidente u otra emergencia. Esperar a recibir instrucciones del personal de emergencia si hay una manguera contra incendios atravesada en la ruta.

Se deberán obedecer las órdenes del personal de emergencia, incluso si se tiene que ignorar las leyes normales o señales de tránsito para hacerlo.

f.- Información del accidente vial a las autoridades

f.1.- Reporte de los mismos

Si se está involucrado en un accidente de tránsito en el que alguien muere o es lesionado (sin importar cuán levemente), deberá ser reportado el hecho a las fuerzas de seguridad.

La policía es posible que prepare un reporte policial en la escena. Si se presentan a la escena del accidente, las autoridades judiciales probablemente registrarán un reporte de autoridades judiciales, que no es el mismo que el reporte de accidente que la ley requiere que sea entregado por el usuario.

Si se está involucrado en un accidente vial en el que alguien muere o es lesionado deberá reportar éste a la policía.

f.2.- Información que debe brindarse

Cuando se está involucrado en un accidente vial se deberá proporcionar a las otras personas implicadas, como también a la Compañía de Seguros a la cual se encuentra asegurado el rodado, la siguiente información:

- El número de la licencia de conducir
- La cédula verde del vehículo
- La constancia de la contratación del seguro obligatorio con el nombre y la dirección de la compañía de seguros y el número de póliza
- La dirección correcta

Si alguien se lesiona o muere, los pasajeros también deberán mostrar su identificación a las otras personas involucradas y a las autoridades judiciales.

Si hay testigos del accidente, deberá conseguir sus nombres, direcciones y números telefónicos. También se deberá registrar el daño causado al vehículo y las lesiones. Si se daña la propiedad de alguien, por ejemplo, si colisiona a un vehículo estacionado o golpea un árbol o poste de señalización:

- Tratar de encontrar al propietario o al conductor
- Reportar el accidente a las autoridades judiciales. Si se localiza al propietario del vehículo o de la propiedad, deberá presentarse la misma información (licencia de conducir, seguro, etc.) como en cualquier otro siniestro.

g.- Proteger la zona del accidente de tránsito

Ante un accidente de tránsito los cuerpos policiales o fuerzas de seguridad intervinientes deben actuar de inmediato de modo de preservar el lugar del hecho para las investigaciones pertinentes.

Por tal motivo, es muy importante que los transeúntes respeten la actuación de dichas autoridades no inmiscuyéndose en el perímetro cercano a la colisión pertinente. No deben tocar las piezas que se hayan desprendido de los vehículos, ni los vehículos dañados, como así tampoco deberán alterar cualquier rastro que el hecho haya dejado, como, por ejemplo, huellas de frenado o dactilares que haya sobre el vehículo.

h.- Intervención

Las personas que se encuentren en el lugar del accidente pueden intervenir de diversas maneras pero sin actuar sobre el lugar del hecho ni sobre las personas afectadas por el siniestro.

En primer lugar, deben comunicar el siniestro a las fuerzas de seguridad o cuerpos policiales competentes en la jurisdicción para que tomen las medidas correspondientes.

En segundo lugar, en caso de verificar la existencia de personas lesionadas, deberán dar inmediata comunicación a las autoridades de emergentología del lugar, tales como bomberos, ambulancias, servicios médicos de primeros auxilios y/o defensa civil.

De no concurrir dichas autoridades, se deberá prestar ayuda al accidentado cuidando de no provocar daños mayores.

Aunque es apropiado dar primeros auxilios a personas que sangran o que están en estado de conmoción, trasladar a una persona lesionada puede causarle lesiones adicionales más graves, por ello, sólo se debe trasladar a una persona lesionada si al no hacerlo se pone en riesgo su vida.

ANEXO

LEY DE TRANSITO

Ley N° 24.449

Principios Básicos. Coordinación Federal. Consejo Federal de Seguridad Vial Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito. Usuario de la Vía Pública. Capacitación. Licencia de Conductor. Vía Pública. Vehículo. Modelos Nuevos. Parque Usado. Circulación. Reglas Generales. Reglas de Velocidad. Reglas para Vehículos de Transporte. Reglas para Casos Especiales. Accidentes. Bases para el Procedimiento. Principios Procesales. Medidas Cautelares. Recursos Judiciales. Régimen de Sanciones. Principios Generales. Sanciones. Extinción de Acciones y Sanciones. Norma supletoria. Disposiciones Transitorias y Complementarias.

Sancionada: Diciembre 23 de 1994.

Promulgada Parcialmente: Febrero 6 de 1995.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de Ley

TITULO I

PRINCIPIOS BASICOS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 1° — AMBITO DE LA APLICACION. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales.

ARTICULO 2° — COMPETENCIA. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales provinciales y municipales que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asimismo, podrá asignar las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional y otros organismos existentes, sin que el ejercicio de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales.

La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente, específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.

ARTICULO 3° — GARANTIA DE LIBERTAD DE TRANSITO. Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por juez competente.

ARTICULO 4° — CONVENIOS INTERNACIONALES. Las convenciones internacionales sobre tránsito vigentes en la República, son aplicables a los vehículos matriculados en el extranjero en

circulación por el territorio nacional, y a las demás circunstancias que contemplen, sin perjuicio de la aplicación de la presente en los temas no considerados por tales convenciones.

ARTICULO 5° — DEFINICIONES. A los efectos de esta ley se entiende por:

- a) 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;
- b) 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;
- c) Autoridad jurisdiccional: la del Estado Nacional, Provincial o Municipal;
- d) Autoridad local: la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad;
- e) Baliza: la señal fija o móvil con luz propia o retrorreflejo de luz, que se pone como marca de advertencia;
- f) Banquina: la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada;
- g) 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;
- h) Calzada: la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos;
- i) Camino: una vía rural de circulación;
- j) Camión: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total;
- k) Camioneta: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg. de peso total;
- l) Carretón: el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;
- ll) Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad;
- m) 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;
- n) Maquinaria especial: todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;
- ñ) 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;
- o) Omnibus: vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor;
- p) Parada: el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;
- q) Paso a nivel: el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;
- r) Peso: el total del vehículo más su carga y ocupantes;
- s) Semiautopista: un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril;
- t) 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;

- u) Servicio de transporte: el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte;
- v) 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;
- w) 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;
- x) Vehículo automotor: todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia;
- y) Vías multicarriles: son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos;
- z) Zona de camino: todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;
- z') Zona de seguridad: área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

TITULO II

COORDINACION FEDERAL

CAPITULO UNICO

ARTICULO 6° — CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial que estará integrado por todas las provincias, el gobierno federal y la Capital Federal.

Su misión es propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de esta ley.

Se invitará a participar en calidad de asesores a las entidades federadas de mayor grado, que representen a los sectores de la actividad privada más directamente vinculados a la materia.

ARTICULO 7° — FUNCIONES. El Consejo tendrá por funciones:

- a) Proponer políticas de prevención de accidentes;
- b) Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley;
- c) Alentar y desarrollar la educación vial;
- d) Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios;
- e) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas cuando los estudios realizados así lo aconsejen.
- f) Propender a la unicidad y actualización de las normas y criterios de aplicación;
- g) Armonizar las acciones interjurisdiccionales;
- h) Impulsar la ejecución de sus decisiones;
- i) Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las provincias y las municipalidades.
- j) Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada;
- k) Fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones;
- l) Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

ARTICULO 8° — REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO. Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, debiendo coordinar su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho a su uso.

Los datos de las licencias para conducir, de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, las sanciones y demás información útil a los fines de la presente ley, deben comunicarse de inmediato a este Registro, el que debe ser consultado previo a cada nuevo trámite o para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia.

Llevará además estadística accidentalológica, de seguros y datos del parque vehicular.

Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interprovincial que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado. Elaborar anualmente su presupuesto de gastos y de recursos.

TITULO III

EL USUARIO DE LA VIA PUBLICA

CAPITULO I

Capacitación

ARTICULO 9° — EDUCACION VIAL. Ampliáanse los alcances de la ley 23.348. Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario;
- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley;
- c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes;
- d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción;
- e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta ley.

ARTICULO 10. — CURSOS DE CAPACITACION. A los fines de esta Ley, los funcionarios a cargo de su aplicación y de la comprobación de faltas deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza de esta materia y de formación para saber aplicar la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

ARTICULO 11. — EDADES MINIMAS PARA CONDUCIR. Para conducir vehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

- a) Veintiún años para las clases de licencias C, D y E.
- b) Diecisiete años para las restantes clases;
- c) Dieciséis años para ciclomotores, en tanto no lleven pasajero;
- d) Doce años para circular por la calzada con rodados propulsados por su conductor;

Las autoridades jurisdiccionales pueden establecer en razón de fundadas características locales, excepciones a las edades mínimas para conducir, las que sólo serán válidas con relación al tipo de vehículo y a las zonas o vías que determinen en el ámbito de su jurisdicción.

ARTICULO 12. — ESCUELA DE CONDUCTORES. Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos, deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Poseer habilitación de la autoridad local;
- b) Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por dos años revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad;
- c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar, en las clases para las que fue habilitado;
- d) Cubrir con un seguro eventuales daños emergentes de la enseñanza;
- e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de seis meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener;
- f) No tener personal, socios o directivos vinculados de manera alguna con la oficina expedidora de licencias de conductor de la jurisdicción.

CAPITULO II

Licencia de Conductor

ARTICULO 13. — CARACTERISTICAS. Todo conductor será titular de una licencia para conducir ajustada a lo siguiente:

- a) Las licencias otorgadas por municipalidades u organismos provinciales, en base a los requisitos establecidos en el artículo 14, habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República;
- b) Las licencias podrán otorgarse por una validez de hasta 5 años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico y, de registrar antecedentes por infracciones, prescriptas o no, revalidar los exámenes teórico-prácticos;
- c) A partir de la edad de 65 años se reducirá la validez. La autoridad expedidora determinará según los casos los períodos de vigencia de las mismas;
- d) Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante;
- e) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;
- f) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias.

El otorgamiento de licencias de conductor en infracción a las normas de esta ley y su reglamentación, hará pasible al o a los funcionarios que las extiendan, de las responsabilidades contempladas en el artículo 1.112 del Código Civil, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

ARTICULO 14. — REQUISITOS.

- a) La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir del solicitante:
 1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
 2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.
 3. Un examen médico psicofísico que comprenderá:

Una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica, otorgada por profesional médico habilitado.

4. Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas sobre accidentes y modo de prevenirlos.
5. Un examen teórico práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo. Funciones del equipamiento e instrumental.
6. Un examen práctico de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases:
 - 6.1. Simulador de manejo conductivo.
 - 6.2. Conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo.
 - 6.3. Conducción en área urbana de tránsito medio.
 - 6.4. Conducción nocturna.

Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás discapacitados que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica; asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de dos años.

b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte interjurisdiccional además de lo establecido en el inciso a) del presente artículo, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.

Antes de otorgar una licencia se debe requerir al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, los informes correspondientes al solicitante.

ARTICULO 15. — CONTENIDO. La licencia habilitante debe contener los siguientes datos:

- a) Número en coincidencia con el de la matrícula de identidad del titular;
- b) Apellido, nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular;
- c) Clase de licencia, especificando tipos de vehículos que lo habilita a conducir;
- d) 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;
- e) Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor;
- f) Grupo y factor sanguíneo del titular acreditado por profesional competente;
- g) A pedido del titular de la licencia se hará constar su voluntad de ser donante de órganos en caso de muerte.

Estos datos deben ser comunicados de inmediato por la autoridad expedidora de la licencia al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

ARTICULO 16. — CLASES. Las clases de Licencias para conducir automotores son:

Clase A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años;

Clase B) Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante;

Clase C) Para camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B;

Clase D) Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso;

Clase E) Para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C;

Clase F) Para automotores especialmente adaptados para discapacitados;

Clase G) Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

La edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento de remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencia.

ARTICULO 17. — MENORES. Los menores de edad para solicitar licencia conforme al artículo 11, deben ser autorizados por su representante legal, cuya retractación implica, para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anular la licencia y disponer su secuestro si no hubiere sido devuelta.

ARTICULO 18. — MODIFICACION DE DATOS. 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 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 caduca a los 90 días de producido el cambio no denunciado.

ARTICULO 19. — SUSPENSION POR INEPTITUD. La autoridad jurisdiccional expedidora debe suspender la licencia de conductor cuando ha comprobado la inadecuación de la condición psicofísica actual del titular con la que debería tener reglamentariamente.

El ex-titular puede solicitar la renovación de la licencia, debiendo aprobar los nuevos exámenes requeridos.

ARTICULO 20. — CONDUCTOR PROFESIONAL. Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes.

Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente.

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

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

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

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

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

TITULO IV

LA VIA PUBLICA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 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.

Cuando la infraestructura no pueda adaptarse a las necesidades de la circulación, ésta deberá desenvolverse en las condiciones de seguridad preventiva que imponen las circunstancias actuales.

En autopistas, semiautopistas y demás caminos que establezca la reglamentación, se instalarán en las condiciones que la misma determina, sistemas de comunicación para que el usuario requiera los auxilios que necesite y para otros usos de emergencia.

En los cruces ferro-viales a nivel de jurisdicción federal, se aplican las normas reglamentarias de la Nación, cuya autoridad de aplicación determina las condiciones del cruce hasta los 50 metros de cada lado de las respectivas líneas de detención.

El organismo o entidad que autorice o introduzca modificaciones en las condiciones de seguridad de un cruce ferro-vial, debe implementar simultáneamente las medidas de prevención exigidas por la reglamentación para las nuevas condiciones.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 24. — PLANIFICACIÓN URBANA La autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación, puede fijar en zona urbana, dando preferencia al transporte colectivo y procurando su desarrollo:

a) Vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículos del transporte público de pasajeros o de carga.

b) Sentidos de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada, en diferentes horarios o fechas y producir los desvíos pertinentes;

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

Debe propenderse a la creación de entes multijurisdiccionales de coordinación, planificación, regulación y control del sistema de transporte en ámbitos geográficos, comunes con distintas competencias.

ARTICULO 25. — RESTRICCIONES AL DOMINIO. Es obligatorio para propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública:

- a) Permitir la colocación de placas, señales o indicadores necesarios al tránsito;
- b) No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo;
- c) Mantener en condiciones de seguridad, toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía;
- d) No evacuar a la vía aguas servidas, ni dejar las cosas o desperdicios en lugares no autorizados;
- e) Colocar en las salidas a la vía, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente, para anunciar sus egresos;
- f) Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor, debiendo:
 - 1. Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento ni dar ilusión del mismo;
 - 2. Estar a una distancia de la vía y entre sí relacionada con la velocidad máxima admitida;
 - 3. No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos;
- g) Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

ARTICULO 26. — PUBLICIDAD EN LA VIA PUBLICA. Salvo las señales del tránsito y obras de la estructura vial, todos los demás carteles, luces, obras y leyendas, sin excepciones, sólo podrán tener la siguiente ubicación respecto de la vía pública:

- a) En zona rural, autopistas y semiautopistas deben estar fuera de la zona de seguridad, excepto los anuncios de trabajos en ella y la colocación del emblema del ente realizador del señalamiento;
- b) En zona urbana, pueden estar sobre la acera y calzada. En este último caso, sólo por arriba de las señales del tránsito, obras viales y de iluminación. El permiso lo otorga previamente la autoridad local, teniendo especialmente en cuenta la seguridad del usuario;
- c) En ningún caso se podrán utilizar como soporte los árboles, ni los elementos ya existentes de señalización, alumbrado, transmisión de energía y demás obras de arte de la vía.

Por las infracciones a este artículo y al anterior y gastos consecuentes, responden solidariamente, propietarios, publicistas y anunciantes.

ARTICULO 27. — CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO. Toda construcción a erigirse dentro de la zona de camino debe contar con la autorización previa del ente vial competente.

Siempre que no constituyan obstáculo o peligro para la normal fluidez del tránsito, se autorizarán construcciones permanentes en la zona de camino, con las medidas de seguridad para el usuario, a los siguientes fines:

- a) Estaciones de cobro de peajes y de control de cargas y dimensiones de vehículos;
- b) Obras básicas para la infraestructura vial;
- c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios esenciales.

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

La edificación de oficinas o locales para puestos de primeros auxilios, comunicaciones o abastecimientos, deberá ser prevista al formularse el proyecto de las rutas.

Para aquellos caminos con construcciones existentes, el ente vial competente deberá estudiar y aplicar las medidas pertinentes persiguiendo la obtención de las máximas garantías de seguridad al usuario.

No será permitida la instalación de puestos de control de tránsito permanentes en las zonas de caminos, debiendo transformarse los existentes en puestos de primeros auxilios o de comunicaciones, siempre que no se los considere un obstáculo para el tránsito y la seguridad del usuario.

TITULO V

EL VEHICULO

CAPITULO I

Modelos nuevos

ARTICULO 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 homologado 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.

ARTICULO 29. — CONDICIONES DESEGURIDAD. 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 incluye 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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) Los automotores homologados por la autoridad competente serán diseñados en sus elementos motrices y de transmisión, de tal manera que las velocidades máximas a desarrollar no superen en más del 50% los valores máximos establecidos en esta ley.

CAPITULO II

Parque usado

ARTICULO 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 concesionarias 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.

ARTICULO 35. — TALLERES DE REPARACION. Los talleres mecánicos privados u oficiales de reparación de vehículos, en aspectos que hacen a la seguridad y emisión de contaminantes, serán habilitados por la autoridad local, que llevará un registro de ellos y sus características.

Cada taller debe tener: la idoneidad y demás características reglamentarias, un director técnico responsable civil y penalmente de las reparaciones, un libro rubricado con los datos de los vehículos y arreglos realizados, en el que se dejará constancia de los que sean retirados sin su terminación.

TITULO VI

LA CIRCULACION

CAPITULO I

Reglas Generales

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.

ARTICULO 37. — EXHIBICION DE DOCUMENTOS. Al solo requerimiento de la autoridad competente se debe presentar la licencia de conductor y demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que la ley contemple.

ARTICULO 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, rodados propulsados por menores de 10 años y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación;

b) En zona rural:

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.

ARTICULO 39. — CONDICIONES PARA CONDUCIR. Los conductores deben:

a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 53.

b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

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

Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

ARTICULO 40. — REQUISITOS PARA CIRCULAR. Para poder circular con automotor es indispensable:

a) Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente;

- b) Que porte la cédula, vencida o no, o documento de identificación del mismo;
- c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 68;
- d) Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos;
- e) Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo en la presente ley;
- f) Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas;
- g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero;
- h) Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino;
- i) Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, so riesgo de aplicación del artículo 72 inciso c) punto 1;
- j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos;
- k) Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

ARTICULO 41. — PRIORIDADES. Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante:

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

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

ARTICULO 42. — ADELANTAMIENTO. El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas:

- a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando;
- b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso;
- c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral;
- d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento;
- e) El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad;
- f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso;
- g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente;
- h) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:
 1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;
 2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

ARTICULO 43. — GIROS Y ROTONDAS. Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas:

- a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada;
- b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.
- c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada;
- d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista;
- e) 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.

ARTICULO 44. — VIAS SEMAFORIZADAS. En las vías reguladas por semáforos:

- a) Los vehículos deben:
 1. Con luz verde a su frente, avanzar;
 2. Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento;
 3. Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja;
 4. Con luz intermitente amarilla, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuar el mismo con precaución;

5. 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;

6. En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo;

b) Los peatones deberán cruzar la calzada cuando:

1. Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante;

2. Sólo exista semáforo vehicular y el mismo de paso a los vehículos que circulan en su misma dirección;

3. No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido.

No deben cruzar con luz roja o amarilla a su frente;

c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada;

d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía;

e) Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.

f) En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.

ARTICULO 45. — VIA MULTICARRILES. En las vías con más de dos carriles por mano, sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

a) Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible;

b) Se debe circular permaneciendo en un mismo carril y por el centro de éste.

c) Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril;

d) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril;

e) 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;

f) Los vehículos de tracción a sangre, cuando les está permitido circular y no tuvieren carril exclusivo, deben hacerlo por el derecho únicamente;

g) 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.

ARTICULO 46. — AUTOPISTAS. 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).

ARTICULO 47. — USO DE LAS LUCES. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31 y 32 y encender sus luces cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen, observando las siguientes reglas:

- a) Luz baja: su uso es obligatorio, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios;
- b) Luz alta: su uso es obligatorio sólo en zona rural y autopistas, debiendo cambiar por luz baja en el momento previo al cruce con otro vehículo que circule en sentido contrario, al aproximarse a otro vehículo que lo precede y durante la noche si hubiere niebla;
- c) Luces de posición: deben permanecer encendidas junto con la alta o baja, la de la chapa-patente y las adicionales en su caso;
- d) Destello: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos;
- e) Luces intermitentes de emergencia: deben usarse para indicar la detención en zona peligrosa o la ejecución de maniobras riesgosas;
- f) Luces rompenieblas y de retroceso: deben usarse sólo para sus fines propios;
- g) Las luces de freno, giro, retroceso e intermitentes de emergencia se encienden a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente.

ARTICULO 48. — PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:

- a) Conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, en estado de intoxicación alcohólica o habiendo tomado estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir;
- 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 zigzagueantes 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 pudiese 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 rodamiento 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 transitabilidad 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.

ARTICULO 49. — ESTACIONAMIENTO. En zona urbana deben observarse las reglas siguientes:

- a) El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm, pudiendo la autoridad local establecer por reglamentación otras formas;
- b) No se debe estacionar ni autorizarse el mismo:
 1. En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización;
 2. En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso;
 3. Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros. Tampoco se admite la detención

voluntaria. No obstante, se puede autorizar señal mediante, a estacionar en la parte externa de la vereda, cuando su ancho y el tránsito lo permitan;

4. Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento;

5. Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento;

6. En los accesos de garages en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición o restricción;

7. Por un período mayor de cinco días o del lapso que fije la autoridad local;

8. Ningún ómnibus, microbús, casa rodante, camión, acoplado, semiacoplado o maquinaria especial, excepto en los lugares que habilite a tal fin mediante la señalización pertinente;

c) No habrá en la vía espacios reservados para vehículos determinados, salvo disposición fundada de la autoridad y previa delimitación y señalamiento en que conste el permiso otorgado.

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

CAPITULO II

Reglas de velocidad

ARTICULO 50. — 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 52. — LIMITES 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.

CAPITULO III

Reglas para vehículos de transporte

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

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

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

1. De diez años para los de sustancias peligrosas y pasajeros;
2. De veinte años para los de carga.

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

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

1. ANCHO: dos metros con sesenta centímetros.
2. ALTO: cuatro metros con diez centímetros.
3. LARGO:
 - 3.1. Camión simple: 13 mts. con 20 cmts.;
 - 3.2. Camión con acoplado: 20 mts.;
 - 3.3. Camión y ómnibus articulado: 18 mts.;

3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 mts. con 50 ctms.;

3.5. Omnibus: 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;

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

1. Por eje simple:

1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas;

1.2. Con rodado doble: 10,5 toneladas;

2. Por conjunto (tándem) doble de ejes:

2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas;

2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas;

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

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

5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: 30 toneladas.

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

e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea desde la vigencia de esta ley, igual o superior a 3,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso. En el lapso de tiempo no superior a cinco años, la relación potencia-peso deberá ser igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso;

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

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

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

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

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

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

Queda expresamente prohibido en todo el territorio nacional la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes relativos al transporte automotor.

Cuando se verificase la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en los párrafos anteriores se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las

irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes en orden a la aplicación de las sanciones que correspondan.

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

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

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

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

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

Tendrán cinturones de seguridad en los asientos de primera fila.

ARTICULO 56. — TRANSPORTE DE CARGA. Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

- a) Estar inscriptos en el registro de transportes de carga correspondiente;
- b) Inscribir en sus vehículos la identificación y domicilio, la tara, el peso máximo de arrastre (P.M.A.) y el tipo de los mismos, con las excepciones reglamentarias;
- c) Proporcionar a sus choferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación;
- d) Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades, en los casos y forma reglamentada;
- e) Transportar la carga excepcional e indivisible en vehículos especiales y con la portación del permiso otorgado por el ente vial competente previsto en el artículo 57;
- f) Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria;
- g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de sujeción que cumplan las condiciones de seguridad reglamentarias y la debida señalización perimetral con elementos retroreflectivos;
- h) Cuando transporten sustancias peligrosas: estar provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios, ser conducidos y tripulados por personal con capacitación especializada en el tipo de carga que llevan y ajustarse en lo pertinente a las disposiciones de la ley 24.051.

ARTICULO 57. — EXCESO DE CARGA. Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública, y bajo su exclusiva responsabilidad, de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitidos.

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

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

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

ARTICULO 58. — REVISORES DE CARGA. Los revisores designados por la autoridad jurisdiccional podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si se cumple, respecto de ésta, con las exigencias de la presente y su reglamentación.

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

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

CAPITULO IV

Reglas para casos especiales

ARTICULO 59. — OBSTACULOS. 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 retroreflectancia de noche.

La autoridad de aplicación puede disponer la suspensión temporal de la circulación, cuando situaciones climáticas o de emergencia lo hagan aconsejable.

ARTICULO 60. — USO ESPECIAL DE LA VIA. El uso de la vía pública para fines extraños al tránsito, tales como: manifestaciones, mitines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclísticas, 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.

ARTICULO 61. — VEHICULOS DE EMERGENCIAS. 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.

ARTICULO 62. — MAQUINARIA ESPECIAL. La maquinaria especial que transite por la vía pública, debe ajustarse a las normas del Capítulo precedente en lo pertinente y hacerlo de día, sin niebla, 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.

La posibilidad de ingresar a una zona céntrica urbana debe surgir de una autorización al efecto o de la especial del artículo 57.

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 la autorización especial del artículo 57, pero no puede transmitir a la calzada una presión por superficie de contacto de cada rueda superior a la que autoriza el reglamento.

A la maquinaria especial agrícola podrá agregársele además de una casa rodante hasta dos acoplados con sus accesorios y elementos desmontables, siempre que no supere la longitud máxima permitida en cada caso.

ARTICULO 63. — FRANQUICIAS ESPECIALES. 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.

CAPITULO V

Accidentes

ARTICULO 64. — PRESUNCIONES. Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.

El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

ARTICULO 65. — OBLIGACIONES. Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

- a) Detenerse inmediatamente;
- b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;
- c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación;
- d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

ARTICULO 66. — INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA. Los accidentes del tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención. Los datos son de carácter reservado. Para su obtención se emplean los siguientes mecanismos:

- a) En todos los accidentes no comprendidos en los incisos siguientes la autoridad de aplicación labrará un acta de choque con los datos que compruebe y denuncia de las partes, entregando a éstas original y copia, a los fines del artículo 68, párrafo 4°;
- b) Los accidentes en que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación en base a los datos de su conocimiento, confeccionará la ficha accidentalológica, que remitirá al organismo encargado de la estadística;
- c) En los siniestros que por su importancia, habitualidad u originalidad se justifique, se ordenará una investigación técnico administrativa profunda a través del ente especializado reconocido, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas, pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informes de organismos oficiales.

ARTICULO 67. — SISTEMA DE EVACUACION Y AUXILIO. Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales organizarán un sistema de auxilio para emergencias, prestando, requiriendo y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales.

Centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.

ARTICULO 68. — SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no.

Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores.

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del artículo 40. Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquella no se ha realizado en el año previo.

Las denuncias de siniestro se recibirán en base al acta de choque del artículo 66 inciso a), debiendo remitir copia al organismo encargado de la estadística.

Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes.

Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecha con motivo de este pago.

La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el área pertinente del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá, según haya el asegurado denunciado o no el accidente, en el año previo de vigencia del seguro.

TITULO VII

BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

CAPITULO I

Principios Procesales

ARTICULO 69. — PRINCIPIOS BASICOS. El procedimiento para aplicar esta ley es el que establece en cada jurisdicción la autoridad competente. El mismo debe:

- a) Asegurar el pertinente proceso adjetivo y el derecho de defensa del presunto infractor;
- b) Autorizar a los jueces locales con competencia penal y contravencional del lugar donde se cometió la transgresión, a aplicar las sanciones que surgen de esta ley, en los juicios en que intervengan de los cuales resulta la comisión de infracciones y no haya recaído otra pena;
- c) Reconocer validez plena a los actos de las jurisdicciones con las que exista reciprocidad;
- d) Tener por válidas las notificaciones efectuadas con constancia de ella, en el domicilio fijado en la licencia habilitante del presunto infractor;
- e) Conferir a la constancia de recepción de copia del acta de comprobación fuerza de citación suficiente para comparecer ante el juez en el lugar y plazo que indique, el que no será inferior a cinco días, sin perjuicio del comparendo voluntario;
- f) Adoptar en la documentación de uso general un sistema práctico y uniforme que permita la fácil detección de su falsificación o violación;
- g) Prohibir el otorgamiento de gratificaciones del Estado a quienes constaten infracciones, sea por la cantidad que se comprueben o por las recaudaciones que se realicen;
- h) Permitir la remisión de los antecedentes a la jurisdicción del domicilio del presunto infractor, cuando éste se encuentre a más de 60 kilómetros del asiento del juzgado que corresponda a la jurisdicción en la que cometió la infracción, a efectos de que en ella pueda ser juzgado o cumplir la condena.

ARTICULO 70. — DEBERES DE LAS AUTORIDADES. Las autoridades pertinentes deben observar las siguientes reglas:

- a) En materia de comprobación de faltas:
 1. Actuar de oficio o por denuncia;
 2. Investigar la posible comisión de faltas en todo accidente de tránsito;
 3. Identificarse ante el presunto infractor, indicándole la dependencia inmediata a la que pertenece;
 4. Utilizar el formulario de acta reglamentario, entregando copia al presunto infractor, salvo que no se identificare o se diere a la fuga, circunstancia que se hará constar en ella;

b) En materia de juzgamiento:

1. Aplicar esta ley con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia;
2. Evaluar el acta de comprobación de infracción con sujeción a las reglas de la sana crítica razonada;
3. Hacer traer por la fuerza pública a los incomparecientes debidamente citados, rebeldes o prófugos, salvo los casos previstos en los artículos 69, inciso h), y 71;
4. Atender todos los días durante ocho horas, por lo menos.

ARTICULO 71. — INTERJURISDICCIONALIDAD. Todo imputado que se domicilie a más de sesenta kilómetros del asiento del juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ser juzgado o cumplir la condena ante el juez competente de la jurisdicción de su domicilio.

Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor está obligado a comparecer o ser traído por la fuerza pública ante el juez mencionado en primer lugar.

Asimismo cuando el presunto infractor acredite necesidad de ausentarse, se aplazará el juzgamiento hasta su regreso. Este plazo no podrá ser mayor de sesenta días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor.

CAPITULO II

Medidas Cautelares

ARTICULO 72. — RETENCION PREVENTIVA. La autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

a) A los conductores cuando:

1. Sean sorprendidos in-fraganti en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales o en su defecto ante la presunción de alguno de los estados anteriormente enumerados, se requiere al tiempo de la retención, comprobante médico o de dispositivo aprobado que acredite tal estado, por el tiempo necesario para recuperar el estado normal. Esta retención no deberá exceder de doce horas;
2. Fuguen habiendo participado en un accidente o habiendo cometido alguna de las infracciones descriptas en el artículo 86, por el tiempo necesario para labrar las actuaciones policiales correspondientes; el que no podrá exceder el tiempo establecido en el apartado anterior.

b) A las licencias habilitantes, cuando:

1. Estuvieren vencidas;
2. Hubieren caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente;
3. No se ajusten a los límites de edad correspondientes;
4. Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta ley;
5. Sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, excepto a los discapacitados debidamente habilitados, debiéndose proceder conforme el artículo 19;
6. El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir;

c) A los vehículos:

1. Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, labrando un acta provisional, la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros o carga, presentada

dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva.

La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito o implique inobservancia de las condiciones de ejecución que para los servicios de transporte por automotor de pasajeros o de carga, establece la autoridad competente.

En tales casos la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado.

2. 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.

En tal caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá ser liberado bajo la conducción de otra persona habilitada, caso contrario 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.

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

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

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

6. Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así correspondiera 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.

d) 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;

e) La documentación de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado o de carga, cuando:

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

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

3. Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o su habilitación.

4. Cuando 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.

ARTICULO 73. — CONTROL PREVENTIVO. Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir. La negativa a realizar la prueba constituye falta, además de la presunta infracción al inciso a) del artículo 48.

En caso de accidente o a pedido del interesado, la autoridad debe tomar las pruebas lo antes posible y asegurar su acreditación.

Los médicos que detecten en sus pacientes una enfermedad, intoxicación o pérdida de función o miembro que tenga incidencia negativa en la idoneidad para conducir vehículos, deben advertirles que no pueden hacerlo o las precauciones que deberán adoptar en su caso. Igualmente, cuando prescriban drogas que produzcan tal efecto.

CAPITULO III

Recursos Judiciales

ARTICULO 74. — CLASES. Sin perjuicio de las instancias que se dispongan para el procedimiento contravencional de faltas en cada jurisdicción, pueden interponerse los siguientes recursos ante los tribunales del Poder Judicial competente, contra las sentencias condenatorias. El recurso interpuesto tendrá efecto suspensivo sobre las mismas:

- a) De apelación, que se planteará y fundamentará dentro de los cinco (5) días de notificada la sentencia ante la autoridad de juzgamiento. Las actuaciones serán elevadas en tres (3) días. Son inapelables las sanciones por falta leve, impuestas por jueces letrados. Podrán deducirse junto con los recursos de nulidad;
- b) De queja, cuando se encuentran vencidos los plazos para dictar sentencia, o para elevar los recursos interpuestos o cuando ellos sean denegados.

TITULO VIII

REGIMEN DE SANCIONES

CAPITULO I

Principios Generales

ARTICULO 75. — RESPONSABILIDAD. Son responsables para esta ley:

- a) Las personas que incurran en las conductas antijurídicas previstas, aun sin intencionalidad;
- b) Los mayores de 14 años. Los comprendidos entre 14 y 18 años, no pueden ser sancionados con arresto. Sus representantes legales serán solidariamente responsables por las multas que se les apliquen;
- c) Cuando no se identifica al conductor infractor, recaerá una presunción de comisión de la infracción en el propietario del vehículo, a no ser que compruebe que lo había enajenado o no estaba bajo su tenencia o custodia, denunciando al comprador, tenedor o custodio.

ARTICULO 76. — ENTES. También son punibles las personas jurídicas por sus propias faltas, pero no por las de sus dependientes respecto de las reglas de circulación. No obstante deben individualizar a éstos a pedido de la autoridad.

ARTICULO 77. — CLASIFICACION. Constituyen faltas graves las siguientes:

- a) Las que violando las disposiciones vigentes en la presente ley y su reglamentación, resulten atentatorias a la seguridad del tránsito;
- b) Las que:
 1. Obstruyan la circulación.
 2. Dificulten o impidan el estacionamiento y/o la detención de los vehículos del servicio público de pasajeros y de emergencia en los lugares reservados.
 3. Ocupen espacios reservados por razones de visibilidad y/o seguridad.

- c) Las que afecten por contaminación al medio ambiente;
- d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo;
- e) La falta de documentación exigible;
- f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente;
- g) Fugar o negarse a suministrar documentación o información quienes estén obligados a hacerlo;
- h) No cumplir con lo exigido en caso de accidente;
- i) No cumplir, los talleres mecánicos, comercios de venta de repuestos y escuelas de conducción, con lo exigido en la presente ley y su reglamentación;
- j) Librar al tránsito vehículos fabricados o armados en el país o importados, que no cumplan con lo exigido en el Título V;
- k) Circular con vehículos de transporte de pasajeros o carga, sin contar con la habilitación extendida por autoridad competente o que teniéndola no cumpliera con lo allí exigido;
- l) Las que, por excederse en el peso, provoquen una reducción en la vida útil de la estructura vial.

ARTICULO 78. — EXIMENTES. La autoridad de juzgamiento podrá eximir de sanción, cuando se den las siguientes situaciones:

- a) Una necesidad debidamente acreditada;
- b) Cuando el presunto infractor no pudo evitar cometer la falta.

ARTICULO 79. — ATENUANTES. La sanción podrá disminuirse en un tercio cuando, atendiendo a la falta de gravedad de la infracción ésta resulta intrascendente.

ARTICULO 80. — 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 correspondía;
- 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 abusando de tal carácter.

ARTICULO 81. — CONCURSO DE FALTAS. En caso de concurso real o ideal de faltas, las sanciones se acumularán aun cuando sean de distinta especie.

ARTICULO 82. — REINCIDENCIA. Hay reincidencia cuando el infractor cometa una nueva falta habiendo sido sancionado anteriormente en cualquier jurisdicción, dentro de un plazo no superior a un año en faltas leves y de dos años en faltas graves.

En estos plazos no se cuentan los lapsos de inhabilitación impuesta en una condena.

La reincidencia se computa separadamente para faltas leves y graves y sólo en éstas se aplica la inhabilitación.

En los casos de reincidencia se observarán las siguientes reglas:

a) La sanción de multa se aumenta:

1. Para la primera, en un cuarto;
2. Para la segunda, en un medio;
3. Para la tercera, en tres cuartos;
4. Para las siguientes, se multiplica el valor de la multa originaria, por la cantidad de reincidencia menos dos;

b) La sanción de inhabilitación debe aplicarse accesoriamente, sólo en caso de faltas graves:

1. Para la primera, hasta nueve meses, a criterio del Juez;
2. Para la segunda, hasta doce meses, a criterio del Juez;
3. Para la tercera, hasta dieciocho meses, obligatoriamente;
4. Para las siguientes, se irá duplicando sucesivamente el plazo establecido en el punto anterior.

CAPITULO II

SANCIONES

ARTICULO 83. — CLASES. Las sanciones por infracciones a esta ley son de cumplimiento efectivo, no pueden ser aplicadas con carácter condicional ni en suspenso y consisten en:

- a) Arresto;
- b) Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante;
- c) Multa;
- d) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública. Esta sanción puede ser aplicada como alternativa de la multa.

En tal caso la aprobación del curso redime de ella, en cambio su incumplimiento triplicará la sanción de multa;

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

La reglamentación establecerá las sanciones para cada infracción, dentro de los límites impuestos por los artículos siguientes.

ARTICULO 84. — MULTAS. El valor de la multa se determina en unidades fijas denominadas UF, 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 UF, y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago.

Las multas por las infracciones contempladas en los incisos a), b), c), d), e), f), g), y h) del artículo 77 serán aplicadas con los montos que para cada caso establece la reglamentación sin exceder cuando se trate de faltas de comportamiento conductivo de 100 UF por las faltas leves y de 1.000 UF para las faltas graves. En los casos en que la responsabilidad recaiga sobre los propietarios, los mencionados valores no excederán de 500 UF y 5000 UF respectivamente.

Para las correspondientes a los incisos i), j) y k) del artículo 77, la reglamentación establece montos máximos y mínimos de UF para cada infracción. Los valores máximos no excederán de 500 UF para faltas leves ni de 5.000 para las graves.

Para las comprendidas en el inciso 1) del artículo 77, la reglamentación establecerá una escala que se incrementará de manera exponencial, en funciones de los mayores excesos en que los infractores incurran, con un monto máximo de 20.000 UF.

ARTICULO 85. — PAGO DE MULTA. La sanción de multa puede:

- a) Abonarse con una reducción del 25% cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. Si se trata de faltas graves este pago voluntario tendrá los efectos de condena firme y sólo podrá usarse hasta dos veces al año;
- b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva, cuando no se haya abonado en término, para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento;
- c) Abonarse en cuotas, en caso de infractores de escasos recursos.

La recaudación por el pago de multas se aplicará para costear programas y acciones destinados a cumplir con los fines de esta ley. De este monto cada jurisdicción miembro del Consejo Federal de Seguridad Vial destinará un porcentaje para su funcionamiento.

ARTICULO 86. — ARRESTO. El arresto procede sólo en los siguientes casos:

- a) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes;
- b) Por conducir un automotor sin habilitación;
- c) Por hacerlo estando inhabilitado o con la habilitación suspendida;
- d) Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores;
- e) Por ingresar a una encrucijada con semáforo en luz roja, a partir de la tercera reincidencia;
- f) Por cruzar las vías del tren sin tener el paso expedito;
- g) Por pretender fugar habiendo participado de un accidente.

ARTICULO 87. — APLICACIONES DEL ARRESTO. La sanción de arresto se ajustará a las siguientes reglas:

- a) No debe exceder de treinta días por falta ni de sesenta días en los casos de concurso o reincidencia;
- b) Puede ser cumplida en sus respectivos domicilios por:
 - 1. Mayores de sesenta y cinco años.
 - 2. Las personas enfermas o lisiadas, que a criterio del juez corresponda.
 - 3. Las mujeres embarazadas o en período de lactancia.

El quebrantamiento obliga a cumplir el doble del tiempo restante de arresto;

- c) Será cumplida en lugares especiales, separado de encausados o condenados penales, y a no más de sesenta kilómetros del domicilio del infractor;
- d) Su cumplimiento podrá ser diferido por el juez cuando el contraventor acredite una necesidad que lo justifique o reemplazado por la realización de trabajo comunitario en tareas relacionadas con esta ley. Su incumplimiento tornará efectivo el arresto quedando revocada la opción.

CAPITULO III

Extinción de acciones y sanciones

Norma supletoria

ARTICULO 88. — CAUSAS. La extinción de acciones y sanciones se opera:

- a) Por muerte del imputado o sancionado;
- b) Por indulto o conmutación de sanciones;
- c) Por prescripción.

ARTICULO 89. — PRESCRIPCION. La prescripción se opera:

- a) Al año para la acción por falta leve;
- b) A los dos años para la acción por falta grave y para sanciones. Sobre éstas opera aunque no haya sido notificada la sentencia.

En todos los casos, se interrumpe por la comisión de una falta grave o por la secuela del juicio contravencional, ejecutivo o judicial.

ARTICULO 90. — LEGISLACION SUPLETORIA. En el presente régimen es de aplicación supletoria, en lo pertinente, la parte general del Código Penal.

TITULO IX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

ARTICULO 91. — ADHESION. Se invita a las provincias a:

1. Adherir íntegramente a esta ley (Títulos I a VIII) y sus reglamentaciones, con lo cual quedará establecida automáticamente la reciprocidad;
2. Establecer el procedimiento para su aplicación, determinando el órgano que ejercerá la Autoridad del Tránsito en la Provincia, precisando claramente la competencia de los restantes que tienen intervención en la materia, dotándolos de un cuerpo especializado de control técnico y prevención de accidentes;
3. Instituir un organismo oficial multidisciplinario que fiscalice la aplicación de la ley y sus resultados, coordine la acción de las autoridades en la materia, promueva la capacitación de funcionarios, fomente y desarrolle la investigación accidentológica y asegure la participación de la actividad privada;
4. Regular el reconocimiento a funcionarios de reparticiones nacionales como autoridad de comprobación de ciertas faltas para que actúen colaborando con las locales;
5. Dar amplia difusión a las normas antes de entrar en vigencia;
6. Integrar el Consejo Federal de Seguridad Vial que refiere el Título II de la ley;
7. Desarrollar programas de prevención de accidentes, de seguridad en el servicio de transportes y demás previstos en el artículo 9 de la ley;
8. Instituir en su código procesal penal la figura de inhabilitación cautelar.

ARTICULO 92. — ASIGNACION DE COMETIDO. Se encomienda al Poder Ejecutivo:

1. Elaborar la reglamentación de la ley en consulta con las provincias y organismos federales relacionados a la materia, dando participación a la actividad privada;
2. Sancionar la reglamentación dentro de los ciento ochenta días de publicada la presente, propiciando la adopción por las provincias en forma íntegra, bajo idéntico principio de uniformidad normativa y descentralización ejecutiva que animan esta ley y sus antecedentes;
3. Concurrir a la integración del Consejo Federal de Seguridad Vial;

4. Dar amplia difusión a las normas de seguridad vial antes de entrar en vigencia y mantener una difusión permanente.

ARTICULO 93. — AGREGADO AL CODIGO PROCESAL PENAL. Agréguese el siguiente artículo al Código Procesal Penal de la Nación:

"Artículo 311 Bis. — En las causas por infracción a los arts. 84 y 89 del Código Penal, cuando las lesiones o muerte sean consecuencia del uso de automotores, el Juez podrá en el acto de procesamiento inhabilitar provisoriamente al procesado para conducir, reteniéndole a tal efecto la licencia habilitante y comunicando la resolución al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

Esta medida cautelar durará como mínimo tres meses y puede ser prorrogada por períodos no inferiores al mes, hasta el dictado de la sentencia. La medida y sus prórrogas pueden ser revocadas o apeladas.

El período efectivo de inhabilitación provisoria puede ser computado para el cumplimiento de la sanción de inhabilitación sólo si el imputado aprobare un curso de los contemplados en el artículo 83, inciso d) de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial".

ARTICULO 94. — VIGENCIA. Esta ley entrará en vigencia a partir de que lo haga su reglamentación, la que determinará las fechas en que, escalonadamente, las autoridades irán exigiendo el cumplimiento de las disposiciones nuevas, que con respecto a la legislación reemplazada crea esta ley.

La reglamentación existente antes de la entrada en vigencia de la presente continuará aplicándose hasta su reemplazo, siempre y cuando no se oponga a esta ley.

ARTICULO 95. — DEROGACIONES. Deróganse las leyes 13.893 y 14.224 y del decreto 692/92, texto ordenado por decreto 2254/92, los artículos 3° a 7°, 10 y 12 y el anexo I así como cualquier otra norma que se oponga a la presente a partir de su entrada en vigencia.

ARTICULO 96. — COMISION NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL. La Comisión Nacional de Tránsito y la Seguridad Vial, creada por los decretos 1842/73 y N° 2658/79, mantendrá en jurisdicción nacional las funciones asignadas por dichos decretos y además fiscalizará la aplicación de esta ley y sus resultados.

ARTICULO 97. — Comuníquese al Poder Ejecutivo. — ALBERTO PIERRI. — ORALDO BRITOS. — Enrique Horacio Picado. — Juan José Canals.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS VEINTITRES DIAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO.

(Nota Infoleg: Los textos en negrita fueron observados por el Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)

TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Decreto 779/95

Apruébase la reglamentación de la Ley N° 24.449.

Bs. As., 20/11/95

VISTO la Ley N° 24.449 y el Decreto N° 233 del 16 de Febrero de 1995 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 92 de la mencionada Ley estableció que el PODER EJECUTIVO NACIONAL deberá reglamentar la misma dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días de su publicación, en consulta con las provincias y organismos federales, dando participación a la actividad privada.

Que a los fines de dar cumplimiento a dicho mandato, el PODER EJECUTIVO NACIONAL dictó el Decreto N° 233/95 por el cual fue creada en el ámbito del MINISTERIO DEL INTERIOR una

COMISION ESPECIAL con la finalidad de analizar la normativa vigente en materia de Tránsito y Educación Vial, facultando a la misma para proponer un proyecto de reglamentación de la Ley N° 24.449, integrada con autoridades nacionales competentes en la materia e invitando además, a gobernadores y jefes de policía de todas las jurisdicciones, a efectos de que colaboren en la elaboración normativa encomendada.

Que con el apoyo de funcionarios y técnicos se integró el Comité de Trabajo que determina el mencionado Decreto N° 233/95, el cual realizó varias reuniones y mantuvo un intenso intercambio de documentos y propuestas que fueron enriqueciendo el trabajo que se presentó finalmente para la aprobación de la citada COMISION ESPECIAL.

Que la actividad privada relacionada con el sector, tuvo participación directa en su elaboración, a través de la COMISION NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, organismo de asesoramiento técnico del Estado Nacional.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 99, inciso 2 de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

ARTICULO 1°.— Apruébase la reglamentación de la ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, conforme al siguiente detalle:

Anexo 1: Reglamentación general de la Ley N° 24.449 (Artículos 1 al 97);

Anexo A: Sistema de frenos de los vehículos;

Anexo B: Seguridad del habitáculo y protección exterior;

Anexo C: Instalación de correa y cabezales de seguridad para automotores;

Anexo D: Sistema de limpiaparabrisas para vehículos categoría M.1. y N.1.;

Anexo E: Espejos retrovisores;

Anexo F: Vidrios de seguridad para vehículos automotores;

Anexo G: Protección contra encandilamiento solar;

Anexo H: Cerraduras y bisagras de puertas laterales;

Anexo I: Sistema de iluminación y señalización para vehículos automotores;

Anexo J: Guías para la revisión técnica; categorías L, M, N y O;

Anexo K: Clasificación de talleres y servicios;

Anexo L: Sistema de señalización vial uniforme;

Anexo LL: Normas para la circulación de maquinaria agrícola;

Anexo M: Definiciones del Artículo 33;

Anexo N: Medición de emisiones en vehículos livianos equipados con motores ciclo Otto;

Anexo Ñ: Medición de emisiones de partículas visibles (humo) de motores Diesel y de vehículos equipados con ellos;

Anexo O: Protocolo de características del vehículo motor;

Anexo P: Procedimiento para otorgar la licencia de configuración de modelo;

Anexo R: Pesos y dimensiones;

Anexo S: Reglamento general para el transporte de mercancías peligrosas por carretera;

Anexo T: Sistema Nacional de Seguridad Vial;

Anexo U: Unificación acta de choque, denuncia de siniestro, ficha accidentológica;

Anexo 2: Régimen de contravenciones y sanciones.

ARTICULO 2°.— Conforme a las previsiones del artículo 94 de la Ley N° 24.449, dispónese que la citada Ley junto con la reglamentación que se aprueba por el artículo 1° del presente, entrarán en vigencia el 1° de Diciembre de 1995.

ARTICULO 3°.— Invítase a las provincias a adherir en forma integral a la Ley N° 24.449 y a la presente reglamentación.

ARTICULO 4°.— Las funciones y facultades del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, de la COMISION NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, en base a la misión y objetivos fijados en la normativa básica, como sus relaciones y coordinación, están enmarcados en el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, conforme lo establecido en el ANEXO T del presente.

ARTICULO 5°.— Establécese que los organismos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, propondrán al PODER EJECUTIVO NACIONAL para su aprobación, las futuras adecuaciones de la reglamentación de la Ley N° 24.449.

ARTICULO 6°.— Invítase a las jurisdicciones que adhieren a la Ley N° 24.449 a realizar una intensa campaña previa de difusión de las nuevas disposiciones y exigencias, dirigida a la opinión pública en general y a los sectores especializados comprendidos en la misma.

ARTICULO 7°.— Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCION NACIONAL del REGISTRO OFICIAL y archívese. — MENEM. — Eduardo Bauzá. — Carlos Corach.

AGRADECIMIENTOS

Se agradece especialmente a todos los funcionarios e integrantes de organismos nacionales, provinciales y municipales, como así también aquellas instituciones no gubernamentales, que brindaron aportes para la elaboración del presente material:

- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación
- Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación
- Secretaría de Transporte de la Nación
- Subsecretaría de Transporte Automotor de la Nación
- Coordinación del Consejo Federal de Seguridad Vial
- Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial
- Consejo Federal de Educación
- Dirección Nacional de Gestión Curricular, Formación Ética y Ciudadana de la Nación
- Dirección Cuerpo de Policía de Tránsito de la Policía Federal Argentina
- Dirección General de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires
- Ministerio de Educación de la Ciudad de Buenos Aires
- Distrito Escolar N° 6 de la Ciudad de Buenos Aires
- Ministerio de Educación de la Provincia de Buenos Aires
- Subsecretaría de Atención de las Adicciones de la Provincia de Buenos Aires
- Policía de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires
- Gobierno de la Provincia del Chaco
- Ministerio de Educación de la Provincia del Chubut
- Dirección de Prevención de Accidentes de Tránsito de la Provincia de Córdoba
- Ministerio de Educación de la Provincia de Corrientes
- Subsecretaría de Seguridad de la Provincia de Corrientes
- Ministerio de Educación de la Provincia de Entre Ríos
- Dirección de Transporte de la Provincia de Entre Ríos
- Dirección de Prevención Vial de la Provincia de Entre Ríos
- División Educación Vial del Cuerpo de Policía de Tránsito de la Provincia de Formosa
- Ministerio de Ciencia y Educación de la Provincia de La Pampa
- Consejo Provincial de Seguridad Vial de La Rioja
- Ministerio de Seguridad de la Provincia del Neuquén
- Gobierno de la Provincia de Salta
- Consejo Provincial de Seguridad Vial de San Juan
- Dirección de Tránsito y Transporte de la Provincia de San Juan

- Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de San Luis
- Consejo Provincial de Seguridad Vial de San Luis
- Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Santa Fe
- Dirección Provincial de Defensa Civil de Santa Fe
- Dirección de Planificación y Coordinación de la Provincia de Santa Cruz
- Municipalidad de Tres Arroyos, Provincia de Buenos Aires
- Dirección de Educación de la Municipalidad de Río Grande, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur
- Municipalidad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur
- Dirección General de Transporte y Policía de Tránsito de la Municipalidad de Moreno, Provincia de Buenos Aires
- Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial - Universidad Tecnológica Nacional
- Asociación Argentina de Profesionales en Prevención y Accidentología Vial
- Asociación Mutuales de Seguros
- Asociación de Bomberos Voluntarios de la Provincia de Corrientes
- Fundación para la Formación Profesional en el Transporte
- Fundación Andreani
- Metropól Sociedad de Seguros Mutuos
- Renacer Capital – Santiago del Estero
- Red Nacional de Familiares de Víctimas de Tránsito
- Asociación Civil Tierra, Agua, Hombre de la Provincia de Buenos Aires
- Asociación Civil Ayuda al Accidentado
- Comité de Mutuales Aseguradoras de Transporte Público de Pasajeros
- Departamento Seguridad Vial de CESVI Argentina
- Fundación CENATTEV
- Fundación Padres de Víctimas de Tránsito de la Provincia de Salta
- Automóvil Club Argentino
- Asociación Argentina de Carreteras

BIBLIOGRAFIA

- Plan Nacional de Seguridad Vial 2006 – 2009
- “Manual de Educación y Seguridad Vial”, Dirección General de Culto y Educación de la Provincia de Buenos Aires
- “Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005 – 2008”, Dirección General de Tráfico, Reino de España
- “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito”, Organización Mundial de la Salud y Banco Mundial Washington, DC, OPS (Publicación Científica y Técnica N° 599), 2004
- “Manuvial”, Silvia Allende y Marcela Delgado, Ministerio de Gobierno, Trabajo, Seguridad, Justicia y Culto de la Municipalidad de Río Grande, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur
- “Curso sobre Normas de Tránsito y Seguridad Vial” y “Guía Práctica del Manual para Docentes. Sistemas de Señalización y Normas de Comportamiento Vial”, Ministerio de Seguridad de la Provincia de Córdoba, 2004
- “Boletín de Educación y Seguridad Vial para la Provincia del Neuquén”, Ministerio de Seguridad y Trabajo de la Provincia del Neuquén, 2005
- “Señal de Vida”, Mirta Gianelli, Provincia de Entre Ríos

COLABORADORES

Consejo Federal de Seguridad Vial

1. Coordinación

- Subsecretario de Transporte Automotor, Dn. Jorge GONZALEZ
- Coordinador, Lic. Maximiliano DI FEDERICO
- Dra. María RAPELA
- Dra. Ana PRIORE
- Lic. Hernán CORNA

2. Comisión de Educación

Representantes titulares:

- Prof. Sandra BISCALDI (Provincia de Buenos Aires)
- Prof. Alberto DE BIASE (Ciudad Autónoma de Buenos Aires)
- Prof. Marta CABAÑA (Provincia del Chubut)
- Prof. Sandra FONSECA (Provincia de La Pampa)

Representantes suplentes:

- Gabriel KOREMBLIT (Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur)
- Lic. Natalia GODOY (Provincia de Corrientes)
- Prof. Gustavo SANCHEZ (Provincia de La Rioja)
- Prof. Angel FERRARI (Provincia de San Juan)
- Lic. Lucas DELL´AQUILA (Provincia de Santa Cruz)
- Lic. Fabián FIEIRAS (A.A.P.P.A. Vial)
- Prof. Hugo TELLO (C3T – Universidad Tecnológica Nacional)
- Lic. Mónica FRANCES (C3T – Universidad Tecnológica Nacional)

Coordinación de Areas Curriculares de la Dirección Nacional de Gestión Curricular y Formación Docente del Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación

- Prof. Cecilia CRESTA
- Lic. Daniel MANENTE
- Lic. Pablo ERRAMOUSPE