

# SEGURIDAD VIAL

AÑO 2023

DIRECCIÓN ESCUELA DE SUBOFICIALES DE LA POLICIA DE LA PROVINCIA DE SALTA

# UNIDAD I

## **CONTENIDOS**

Ley Nacional N° 24.449 y su Decreto Reglamentario N° 779/95: Conceptos Generales.  
Norma que regulan la Circulación - Vía Pública - Definición - Conformación Estructural de una Calle - Conformación Estructural de una Ruta - Los Usuarios de la Vía – Peatón, Conductor, Pasajero.

## **Situación actual de la seguridad vial. Ley Nacional Nº 24.449 y su Decreto Reglamentario Nº 779/95: Conceptos Generales.**

La problemática de la seguridad vial requiere poner a disposición un contenido que tiene que ser interpretado y analizado a partir de la realidad local, es decir, lo que sucede en cada lugar. Esta tarea requiere ir de lo general a lo particular, por eso es fundamental iniciar con un diagnóstico de la problemática: cómo esta se expresa a nivel internacional, nacional y local.

En Argentina mueren por año más de 5000 personas por siniestros viales. Es la principal causa de muerte en jóvenes entre 15 y 29 años de edad. La ambivalencia entre el saber y el hacer, entre la ley y la costumbre, en términos de seguridad vial, es la característica principal del tránsito en Argentina.

Según datos del Observatorio de la ANSV más del 70% de los argentinos cree que en el país se conduce muy mal. Sin embargo, ese saber no se traduce en conductas más seguras en el espacio público. Existe plena conciencia en las personas acerca de los riesgos de sufrir un siniestro en la conducción de vehículos: el consumo de alcohol, el exceso de velocidad y las distracciones (con el celular como primera causa de choques en las ciudades). Pese a esto, el 20% de los conductores de automóviles declara haber consumido alcohol antes de conducir. Además, el 50% de los jóvenes (entre 17 y 35 años) acuerda con que la mayoría de sus amigos conducirían alcoholizados.

En el caso de las motos: 7 de cada 10 conductores afirman que “si se conduce con cuidado no es necesario utilizar el casco”; y si bien el 93% reconoce que el alcohol aumenta el riesgo de sufrir un incidente, el 82% declara que “si se consume poco alcohol se puede controlar el efecto”.

En cuanto al uso de los elementos de seguridad: 5 de cada 10 autos circulan seguros en el país. Mientras que el 64.2% de las motocicletas circulan con sus ocupantes “protegidos”, utilizando el casco.

Si comparamos con otros países de Latinoamérica vemos que en Chile el 99% de los conductores de motocicleta circulan con casco, mientras que en Argentina sólo el 68.7% lo hace; y en lo que refiere a cinturón de seguridad en conductores, Chile arroja un 82%, mientras que en nuestro país la mitad de los conductores lo utilizan.

A nivel regional, Cuyo es la zona que presenta mayor uso del casco por parte de todos los pasajeros (92%), seguida por la Patagonia (84.8%) y AMBA (82.3%). En cambio el NOA presenta el uso más bajo (51.2%). Cuyo también cuenta con el mayor uso de

cinturón en todos los pasajeros (62.8%) y el NOA y el NEA tienen los menores niveles de uso (40.4% y 4.5% respectivamente).

Los conductores menores de 18 años son quienes usan el casco en menor medida (20.6%), pero además la edad resulta determinante en términos de protección de los pasajeros: cuando los conductores son menores a 18 años el uso de casco por parte de todos los ocupantes es inferior. Los conductores entre 36 y 49 años son quienes utilizan casco en mayor medida (72.8%). Además, 8 de cada 10 menores de edad viajan desprotegidos.

Con respecto al Sistema de Retención Infantil (SRI) sólo el 26.4% de los menores de 4 años viaja protegido.

En la bicicleta: sólo el 8.3% de los conductores utilizan el casco; es evidente que todavía no es considerada como un vehículo.

Por último, se observa cómo las conductas se transmiten culturalmente y repercuten en nuestros comportamientos sociales: si el conductor utiliza los elementos de seguridad, los pasajeros también lo hacen; pero si el conductor no los usa, el efecto negativo es aún mayor. En el caso del cinturón, el uso por parte del conductor hace que un 75.8% de los copilotos lo utilicen. Cuando el conductor no se lo coloca, el 97.1% de los copilotos no lo usa. En el caso del casco, si el conductor lo utiliza, el uso en el pasajero alcanza un 70.5%; si el conductor no lo hace, el 90.8% de los pasajeros tampoco. El 65.4 % de los conductores circula con casco, mientras que el 42.3% de los acompañantes, y el 23.4% del resto de los pasajeros. El 60% de los ocupantes traseros no utiliza el cinturón cuando el conductor sí lo hace. La influencia más directa aparece en el no uso: 96.9% de los ocupantes de asientos traseros no usa el cinturón cuando el conductor no lo hace.

La construcción social del peligro/riesgo nos permite cuestionar algunos conceptos habitualmente ligados a la seguridad vial. En la normativa vigente y en la vida cotidiana se denomina “accidente” a un hecho vial que causa daños a objetos, artefactos y personas. Sin embargo, la palabra “accidente” da cuenta de un hecho que ocurrió con cierto componente de azar, casualidad, debido a las circunstancias no deseadas o no conocidas, una coincidencia de factores inesperados; una serie de sentidos que invisibilizan la responsabilidad humana sobre estos acontecimientos. Por eso, utilizamos la expresión siniestro vial o incidente ya que permite vincular el hecho a una situación multicausal, de carácter prevenible y donde interviene el factor humano como principal responsable.

Resulta llamativo que el ejemplo negativo sea mayor al positivo, lo que refuerza la conformidad inconsciente que llevamos a cabo cuando circulamos. Esto demuestra la

dimensión del factor cultural en el tránsito: todos tenemos pleno conocimiento de cómo y por dónde debemos circular de manera segura, sin embargo el plano de la costumbre parece caer por su propio peso y nos hace reproducir conductas que ponen en riesgo nuestras vidas y las de los demás. La seguridad vial en el espacio público.

Nos desplazamos en un espacio que es social, nuestro transitar ocurre en un tiempo y un espacio en el que también se mueven otras personas. De este modo, influye y es influido por el desplazamiento de los demás. La relación de los sujetos entre sí, los modos de tratarse y respetarse unos con otros, de fijar prioridades para el paso, la conciencia de la propia libertad, así como las consecuencias de las propias acciones, también son parte de la seguridad vial. Incluir todos estos aspectos es lo que permite darle una mirada múltiple e integral a la problemática.

La noción de espacio público remite a los lugares donde todas las personas tenemos el derecho de circular. Se denominan públicos en oposición a los ámbitos privados, ya que pertenecen a la comunidad en su conjunto. En él conviven las distintas formas de movilidad de personas y vehículos, pero también está conformado por los ámbitos compartidos, los lugares de socialización y encuentro, de intercambio y expresión de la vida social (parques, plazas, paseos, etcétera).

Como ciudadanos que transitamos tomamos decisiones cuyas consecuencias impactan en la vida personal y social. El tránsito ubica a muchos ciudadanos de manera simultánea, en ambientes y situaciones en las que los derechos y obligaciones de cada uno se cruzan con los de otras personas. Es fundamental estar preparados y conocer las responsabilidades que corresponden a los diferentes roles que se asumen al transitar: ya sea como peatones, usuarios de transporte público, pasajeros de vehículo particular, conductores de bicis, motos, autos u otros vehículos.

La manera de ejercer estos roles depende, además, de una diversidad de situaciones derivadas de las distintas regiones geográficas de nuestro país: no es lo mismo habitar en grandes centros urbanos intercomunicados por autopistas y atravesados por redes de transporte colectivo y ferrocarril, que en ámbitos rurales, surcados por caminos de tierra, en los que circulan autos junto a caballos o carruajes, con escasa presencia de medios de transporte público. Además, en el tránsito también se presentan una diversidad de situaciones en el interior de un mismo centro poblacional. La circulación tampoco es igual en todos los barrios, ni a toda hora, ya que vecinos y vecinas transitan hacia adentro, hacia fuera o a través de su localidad en distintos momentos del día; se desplazan de una ciudad a otra, en zonas suburbanas o rurales, a diario o en épocas de veraneo. Por eso, el

espacio público debe comprenderse desde diferentes perspectivas y ubicarse en relación a los derechos y las obligaciones de los actores del tránsito.

En este marco, y a los fines del fortalecimiento y la construcción de una nueva cultura vial, el rol de los agentes fiscalizadores de tránsito como funcionarios públicos, que también transitan –como el resto de los ciudadanos por los diferentes espacios geográficos- debe presentar una responsabilidad y compromiso mayor en las conductas. El control y la fiscalización vial es uno de los aspectos más necesarios para trabajar en cada jurisdicción y reforzar, con la organización de una tarea efectiva, la imagen de estos organismos como reguladores del Estado.

### **Antecedentes normativos**

En la vía pública convergen derechos, obligaciones y responsabilidades. Vivir, gozar de buena salud, de integridad física y psíquica, transitar libremente, movilizarse y permanecer en el espacio público, son derechos fundamentales que están plasmados en la Constitución de la Nacional Argentina.

La misma establece dos cuestiones que son esenciales en materia de tránsito. La primera está relacionada con el derecho fundamental que tenemos todos/as los/as ciudadanos. El artículo 14 establece que *“todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio; a saber: de trabajar y ejercer toda industria lícita; de navegar y comerciar; de peticionar a las autoridades; de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino (...); de publicar sus ideas por la prensa sin censura previa; de usar y disponer de su propiedad; de asociarse con fines útiles; de profesar libremente su culto; de enseñar y aprender”*. La frase “conforme a las leyes que reglamente su ejercicio” refiere al Poder de Policía del Estado, que es una potestad jurídica y reguladora del ejercicio de los derechos y del cumplimiento de los deberes constitucionales de los habitantes. Es una atribución perteneciente al órgano legislativo de gobierno, único con competencia para establecer limitaciones en el orden público. Conforme a la Constitución Nacional, el gobierno adopta la forma representativa republicana federal. Es decir, el Congreso Nacional el que emite las leyes y el Poder Ejecutivo es el encargado de reglamentarlas, a través de los decretos reglamentarios.

La segunda cuestión está referida a las atribuciones que las provincias y municipios poseen. Se trata del artículo 121 que establece que *“las provincias conservan todo el poder no delegado por esta Constitución al Gobierno Federal, y el que expresamente se hayan reservado por pactos especiales al tiempo de su incorporación”*. En materia de tránsito,

nuestro país cuenta con un marco normativo nacional que está constituido por dos leyes. Las mismas regulan todo lo referente al tránsito y seguridad vial a nivel nacional:

- **Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449** sancionada el 23 de diciembre de 1994 y reglamentada por el decreto 779/95, y sus modificatorias: Decreto 437/2011, 32/2018, 26/2019 y ley 27445. Dicha ley regula el uso de la vía pública y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres.
- **Ley Nº 26.363** sancionada en el año 2008, con su respectivo Decreto Reglamentario Nº 1716/08. La misma modifica y complementa la ley anterior. Además crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial como máxima autoridad de aplicación en materia de tránsito y seguridad vial.



A su vez, la Constitución Nacional establece el federalismo como forma de gobierno, por lo que cada provincia en uso de su autonomía regula ciertas materias que le son propias. Una de ellas es el tránsito, facultad no delegada al gobierno nacional. Por este motivo existen normativas nacionales y provinciales.

Desde la sanción de las leyes Nº 24.449 y Nº 26.363 la mayoría de las provincias han adherido a un sistema normativo unificado que fue creado y pensado para ser aplicado en todo el país. Este es un ejemplo característico de un federalismo de concertación o federalismo cooperativo sobre el que es conveniente seguir trabajando para lograr los objetivos planteados en dichas normas.



Norma que regulan la Circulación - Vía Pública - Definición - Conformación Estructural de una Calle - Conformación Estructural de una Ruta.

## **LEY NACIONAL DE TRÁNSITO Nº 24.449/95**

Sancionada en el año 1994 y entrada en vigencia el 1º de diciembre del año 1995 por decreto reglamentario Nº 779/95, es una ley de carácter federal que regula el uso de la vía pública y es de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, a las actividades vinculadas con el transporte, concesiones viales, estructura vial y el medio ambiente relacionado con una causa del tránsito. Los Organismos Nacionales, Provinciales y Municipales regulan la aplicación y comprobación de dichas normas, las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen estableciendo funciones de prevención y control de tránsito. La presente ley nos habla también de que existe un Consejo Federal de Seguridad Vial, un Registro Nacional de antecedentes del tránsito, se puede llevar a cabo cursos de capacitación, establece cuales son las edades mínimas para conducir, requisitos para obtener la licencia de conductor.

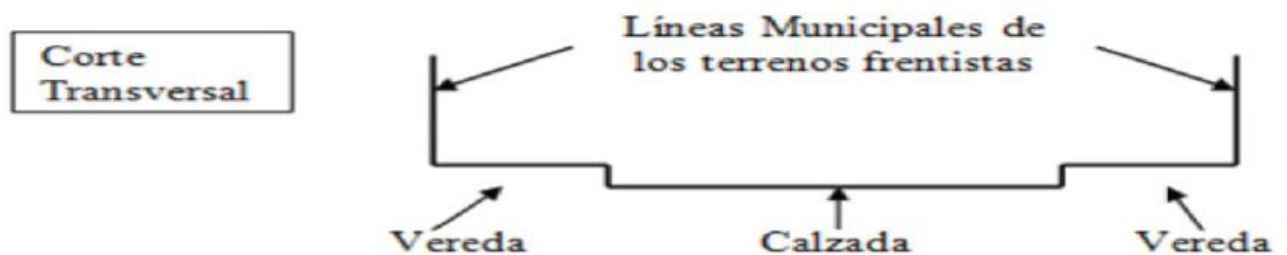
Nos explica cómo debe estar señalada y demarcada la vía pública, cuales son las reglas de circulación a través de señales, símbolos y marcas del sistema de señalamiento vial. En cuanto a los modelos nuevos de fabricación de distintos tipos de vehículos, se refiere a las condiciones de seguridad, a los distintos tipos de sistemas que deben cumplirse con ciertos requisitos. En caso de no cumplir con los requerimientos establecidos por la ley se aplicará una serie de multas, sanciones y arresto según el tipo de incumplimiento. La mencionada ley representa un verdadero programa que apunta a la protección de peatones, pasajeros y conductores, es decir de todas las personas que hacen uso de la vía pública.

- **Artículo 1º - ÁMBITO DE APLICACIÓN.** *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 fueran 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.*
- **Artículo 3º - GARANTÍA DE LIBERTAD DE TRÁNSITO.** *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.

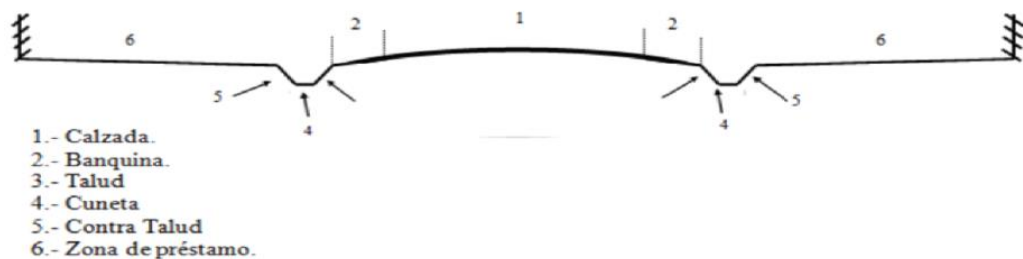
### CONFORMACIÓN ESTRUCTURAL DE UNA CALLE:

Lo comprende "Vereda, calzada, Vereda", es decir todo el espacio definido por la línea municipal de los terrenos frentistas.



### CONFORMACIÓN ESTRUCTURAL DE UNA RUTA:

Lo comprende "Zona de préstamo, contra-talud, cuneta, talud, banquina, calzada, banquina, talud, cuneta, contra -talud, zona de préstamo, es decir, todo el espacio definido por los cercos perimetrales de los terrenos a ambos lados de la vía de circulación.



### Los usuarios de la vía:

Peatón, conductor, pasajero, acompañante, Bicicleta, ciclomotor, motocicleta, automóvil, camioneta, ómnibus, camión, etc.

- **El peatón:** Definición: Persona que transita a pie por las vías o terrenos de uso público o privado. Son también a su vez quienes empujan o trasladan un coche de niño o cualquier otro vehículo de pequeñas dimensiones y los impedidos de caminar y que necesitan de una silla de rueda para desplazarse, con o sin motor.

- **Conductor:** Definición: Es toda persona que está al frente o dirige el desplazamiento de un vehículo. Conductor de vehículo automotor es toda persona facultada por la autoridad competente de Tránsito, previo cumplimiento de los requisitos legales, para desempeñar tal actividad.
- **Pasajero:** Definición: Es toda persona que se desplaza de un lugar a otro haciendo uso de un medio de transporte diseñado para tal fin, abonando el importe respectivo y tiene el derecho de hacerlo asegurado.

**Artículo 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 retrorreflectiva 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 quién 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;

**m) Ciclomotor:** una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad;

**n) 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;

**o) Maquinaria especial:** todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;

**p) 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;

**q) Ómnibus:** vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor;

**r) Parada:** el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;

**s) Paso a nivel:** el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;

**t) Peso:** el total del vehículo más su carga y ocupantes;

**u) Semiautopista:** un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril;

**v) 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;

**w) Servicio de transporte:** el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda, comercialización) o mediante contrato de transporte;

**x) 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;

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

**z) Vehículo automotor:** todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia;

**aa) Vías multicarriles:** son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos;

**bb) Zona de camino:** todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;

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

# UNIDAD II

## **CONTENIDOS**

Requisitos para Conducir - Edades Mínimas para Conducir. Licencia de Conducir - Características de la Licencias de Conducir - Clases de Licencias - Requisitos para Circular - Seguro Obligatorio – Revisación Técnica Obligatoria - Luces del automotor - Luces Obligatorias - Uso de las Luces. La Circulación de Vehículos – Prioridad Normativa – Exhibición de Documentos – Prioridades.

**Requisitos para Conducir - Edades Mínimas para Conducir. Licencia de Conducir - Características de la Licencias de Conducir - Clases de Licencias.**

**ARTÍCULO 40. — REQUISITOS PARA CIRCULAR.** Para poder circular con automotor es indispensable:

- a)** Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente;
- b)** Que porte la cédula, de identificación del mismo.
- c)** Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 68, el cual podrá ser exhibido en formato papel impreso o digital a través de dispositivos electrónicos.
- 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 ley;
- f)** Que posea matafuego y balizas portátiles normalizadas, excepto las motocicletas;
- g)** Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero;
- h)** Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino;
- i)** Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento.
- j)** Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos;
- k)** Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

**DOCUMENTACIÓN EXIGIBLE EN EL CONTROL VEHICULAR:**



- DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD.
- LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR.
- CÉDULA DE IDENTIFICACIÓN DEL AUTOMOTOR.
- SEGURO OBLIGATORIO DEL VEHÍCULO.
- CONSTANCIA DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA.



## CLASES DE LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR

Clases y Subclases de Licencias			
Clases	Vehículos comprendidos	Subclases	Descripción
<b>A</b>	<b>A1</b> Para ciclomotores y motocicletas motorizadas.	<b>A1.1</b>	Ciclomotores hasta 50cc o 4 Kw
		<b>A1.2</b>	Motocicletas de hasta 150 cc o 11 Kw. Incluye A1.1
<div> <div> <b>SEGURIDAD VIAL</b> </div> <div>             Dirección del Sistema Nacional de Licencias de Conducir           </div> <div>              Ministerio de Transporte Presidencia de la Nación           </div> </div>			

### Clases y Subclases de Licencias

Clases	Vehículos comprendidos	Subclases	Descripción
A	A1  Para ciclomotores y motocicletas motorizados.	A1.3	Motocicletas hasta 300 cc o 20 Kw. Incluye A1.2
		   Italika 250 ccTwister 250 ccSuzuki Burgman 200 cc	
		A1.4	Motocicletas de más de 300 cc o 20 Kw. Incluye A1.3
		   Ben 250 ccHarley davidson Street 750 ccHonda Shadow 1100 cc	

SEGURIDAD VIAL

Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación

Dirección del Sistema Nacional de Licencias de Conducir

### Clases y Subclases de Licencias

Clases	Vehículos comprendidos	Subclases	Descripción
A	A2 Para Triciclos y cuatriciclos sin cabina con manillar o manubrio direccional.	A2.1	Triciclos y Cuatriciclos hasta 300 cc o 20 Kw.
		<div> Honda Scooter 150 cc</div> <div> Dagmar 200 cc</div> <div> Zanussi Zmax 200 cc</div>	
		A2.2	Triciclos y Cuatriciclos de más de 300 cc o 20 Kw. Incluye A2.1
		<div> Cuatriciclo 800 cc</div> <div> Yamaha G500 550 cc</div> <div></div>	
SEGURIDAD VIAL			
Dirección del Sistema Nacional de Licencias de Conducir			 Ministerio de Transporte Presidencia de la Nación

### Clases y Subclases de Licencias

Clases	Vehículos comprendidos	Subclases	Descripción
A	A3 Para Triciclos y cuatriciclos con cabina y volante direccional	A3	Triciclos y Cuatriciclos cabinados de cualquier cilindrada o Kw de potencia.
			
SEGURIDAD VIAL      Dirección del Sistema Nacional de Licencias de Conducir  Ministerio de Transporte y Obras Públicas      Presidencia de la Nación			

## Clases y Subclases de Licencias

Clases	Vehículos comprendidos	Subclases	Descripción
<b>B</b>	Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante.	<b>B1</b>	Automóviles, utilitarios, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta 3.500kg. de peso total. Incluye A3
			
		<b>B2</b>	Automóviles, camionetas y vans de uso privado hasta 3.500kg. de peso con un acoplado de hasta 750kg. o casa rodante no motorizada. Incluye B1
			
<b>SEGURIDAD VIAL</b> Dirección del Sistema Nacional de Licencias de Conducir 			

## Clases y Subclases de Licencias

Clases	Vehículos comprendidos	Subclases	Descripción
<b>C</b>	Para camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B	<b>C1</b>	Camiones sin acoplado y vehículos o casa rodantes motorizadas de más de 3.500 Kg y hasta 12.000 Kg de peso. Incluye B1
			
		<b>C2</b>	Camiones sin acoplado y vehículos o casa rodantes motorizadas de más de 12.000 Kg y hasta 24.000 Kg de peso. Incluye C1
			
		<b>C3</b>	Camiones sin acoplado y vehículos o casa rodantes motorizadas de más de 24.000 Kg. Incluye C2
			


## Clases y Subclases de Licencias

Clases	Vehículos comprendidos	Subclases	Descripción
<b>D</b>	Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso	<b>D1</b>	Para el transporte de pasajeros de hasta 8 (ocho) plazas. Incluye B1
			
		<b>D2</b>	Para el transporte de pasajeros de más de 8 (ocho) plazas y hasta 20 (veinte) plazas.
			
<b>SEGURIDAD VIAL</b> Dirección del Sistema Nacional de Licencias de Conducir 			

## Clases y Subclases de Licencias

Clases	Vehículos comprendidos	Subclases	Descripción
D	Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso	D3	Para el transporte de pasajeros de más de 20 (veinte) plazas; Incluye D2
			
		D4	Vehículos para el servicio de urgencia, emergencia y similares.
			
SEGURIDAD VIAL			
Dirección del Sistema Nacional de Licencias de Conducir			
 Ministerio de Transporte Presidencia de la Nación			

## Clases y Subclases de Licencias

Clases	Vehículos comprendidos	Subclases	Descripción
E	Para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C	E1	Vehículos automotores de clase C y D con uno o más remolques. Incluye B2
			
		E2	Maquinaria especial no agrícola
		 compactador	

SEGURIDAD VIAL	Dirección del Sistema Nacional de Licencias de Conducir	 Ministerio de Transporte Presidencia de la Nación
----------------	---	--

## Clases y Subclases de Licencias

Clases	Vehículos comprendidos	Subclases	Descripción
F	Para automotores especialmente adaptados para discapacitados	F	Vehículo automotor especialmente adaptado a la condición física de su titular
			

SEGURIDAD VIAL

Dirección del Sistema Nacional de Licencias de Conducir

Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación



Clases y Subclases de Licencias			
Clases	Vehículos comprendidos	Subclases	Descripción
<b>G</b>	Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola	<b>G1</b>	Tractores agrícolas
			
		<b>G2</b>	Maquinaria especial agrícola
			
<b>G3</b>	Tren agrícola		
			

## SEGURO AUTOMOTOR

**ARTICULO 40. — REQUISITOS PARA CIRCULAR.** Para poder circular con automotor es indispensable:

c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 68.

**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 aquélla 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.

## **REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA (RTO)**

### **ARTÍCULO 34.- REVISIÓN TECNICA OBLIGATORIA.-** (Anexo 1 –Decreto 779/95)

Las unidades particulares CERO KILOMETRO (0 km.) que se incorporen al Parque Automotor tendrán un plazo de gracia de TREINTA Y SEIS (36) MESES a partir de su fecha de patentamiento inicial para realizar su primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica. Dicho plazo podrá ser menor si así lo dispone la Autoridad Jurisdiccional (AJ).

Todos los vehículos que no sean de uso particular realizarán la primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO), según lo disponga la Autoridad Jurisdiccional (AJ) correspondiente, que en ningún caso podrá disponer un plazo de gracia mayor a los DOCE (12) meses del patentamiento inicial.

La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica para las unidades particulares tendrá una vigencia efectiva de VEINTICUATRO (24) meses a partir de la fecha de revisión, cuando la antigüedad del vehículo no exceda los SIETE (7) años desde su patentamiento inicial; para los vehículos de mayor antigüedad tendrá una vigencia efectiva de DOCE (12) meses.

Para estos casos la Autoridad Jurisdiccional puede establecer plazos menores, salvo que trate de vehículos que no sean de uso particular, para los cuales la vigencia no puede ser mayor a DOCE (12) meses.

### **Luces del automotor - Luces Obligatorias - Uso de las Luces**

**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 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.

## **LA CIRCULACIÓN**

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

**ARTÍCULO 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 41. — PRIORIDADES.** Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante:

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

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

# UNIDAD III

## **CONTENIDOS**

Clasificación por su Ubicación Espacial (Horizontales - Verticales y Aéreas) – Señales Reglamentarias. Normas de Circulación - Peatones y Discapacitados en Zona Urbana - Peatones y Discapacitados en Zona Rural.

## Sistema de señalamiento vial uniforme

La Ley de Tránsito N° 24.449, en su Título IV “La Vía Pública” Capítulo Único, Artículo 22, establece el Sistema Uniforme de Señalamiento, determinándose que la vía pública será señalizada y demarcada conforme a un sistema único para todo el territorio nacional, que se reglamenta por el Anexo “L” del Decreto N° 779/95, denominado: “SISTEMA DE SEÑALAMIENTO VIAL UNIFORME”.

Asimismo, en el citado artículo se determina que solo son exigibles al usuario las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del mencionado sistema.

El Sistema de Señalamiento Vial Uniforme comprende la descripción, significado y ubicación de los dispositivos de seguridad y control del tránsito, incluidos en la presente Ley de Tránsito y su reglamentación, de las especificaciones técnicas y normalización de materiales y tecnologías de construcción y colocación y demás elementos que hacen a la calidad y seguridad de la circulación.

Dicho señalamiento brinda información a través de una forma convenida y unívoca de comunicación, destinada a transmitir al usuario de la vía pública órdenes, advertencias, indicaciones u orientaciones, mediante un lenguaje que debe ser común en todo el país, según los principios internacionales. Con el fin de mantener el criterio de unicidad y completividad, se incluyen señales (como las realizadas mediante barreras o semáforos ferroviarios) propias del sistema operativo del ferrocarril, pero destinadas a la circulación en ruta.

El Sistema Uniforme de Señalamiento Vial, se clasifica en señalamiento vertical, horizontal, luminoso y transitorio:

a) **Señalamiento vertical:** son las señales de regulación del tránsito, destinadas en su gran mayoría a los conductores de los vehículos, colocadas al costado de la vía pública o elevada sobre la calzada. Clasificación de las Señales de Tránsito:

- Reglamentarias o Prescriptivas
- Señales Preventivas
- Señales Informativas
- Señalamiento Horizontal:

b) **Las marcas viales o demarcación horizontal:** son las señales de tránsito demarcadas sobre la calzada, con el fin de regular, transmitir órdenes, advertir determinadas circunstancias, encauzar la circulación o indicar zonas prohibidas. El material debe ser antideslizante, resistente y de un espesor no mayor a cinco milímetros (5 mm), con excepción de las tachas y separadores de tránsito.

c) **Señalamiento luminoso:** son aquellas señales con luz propia, continua o intermitente, destinada al usuario de la vía pública, que tienen por finalidad transmitir órdenes o prohibiciones que modifican las reglas generales para el caso, advertir determinadas circunstancias, encauzar y regular la circulación, mediante la utilización de colores, flechas o figuras específicas con ubicación y formas predeterminadas. Estas señales están controladas por dispositivos manuales o automáticos de tecnología mecánica o electrónica.

d) **Señalamiento transitorio:** son similares a las señales verticales y horizontales en sus distintos tipos y a las luminosas, variando el mensaje, los colores, las dimensiones y los símbolos. Deben ser construidas en materiales reflectivos de alto brillo y angularidad.

### Señales Reglamentarias

Tienen por objeto ordenar el tránsito, indicando a los usuarios de la vía, cuales son las prohibiciones, limitaciones y prioridades con respecto a su uso; su violación constituye una falta. Estas señales tienen forma redonda, con fondo blanco, símbolos en negro y borde en rojo. Cuando prohíben algo, tienen una banda roja que las cruza.



### Señales Preventivas

Estas señales tienen por objeto advertir al usuario vía la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de esta. Cuadrado colocado con una diagonal en vertical, de color amarillo con una línea negra perimetral.



## Señales Informativas

Sirven para guiar al usuario de la vía, brindándole información útil, como por ejemplo, relacionada a la identificación de localidades, destinos, relacionada al turismo. Ayudan a identificar las vías y como llegar al destino deseado. Son rectángulos de color azul, verde o blanco.



## Señales Transitorias

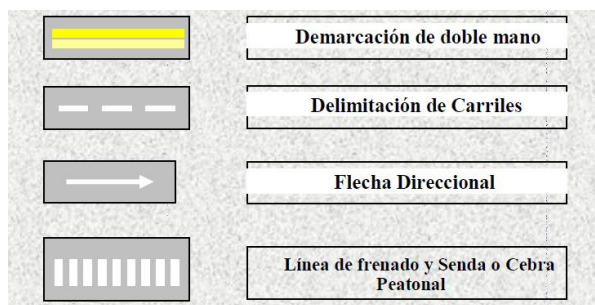
Sirven Para Reglamentar, Prevenir e Informar, a los usuarios de la vía pública, la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento en la vía, o en zonas próximas a las mismas, siendo su función principal lograr el desplazamiento de vehículos y personas de manera segura y cómoda, evitando riesgos de accidentes y demoras innecesarias, debiendo ubicárselas sobre el lado derecho de la calle o carretera. Donde sea necesario un énfasis adicional se colocarán señales similares en ambos lados de la calzada. Asimismo se deben instalar otras señales sobre las vallas de señalización transitoria. Son placas rectangulares o cuadradas de color naranja, con la señalización vial pertinente (Reglamentaria, Preventiva o Informativa) de color negro.



## Señales Horizontales

La señalización horizontal está conformada por líneas, símbolos y letras que se pintan sobre el pavimento y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, como así los objetos que se colocan sobre la superficie de rodamiento con el fin de regular o canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos.

Las marcas viales tienen como función complementar las reglamentaciones o informaciones de otros dispositivos de tránsito, o transmitir mensajes sin distraer la atención del conductor.



### **Normas de Circulación - Peatones y Discapacitados en Zona Urbana - Peatones y Discapacitados en Zona Rural**

**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, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación; (*Expresión "rodados propulsados por menores de 10 años" vetada por art. 7º del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995*)

b) En zona rural:

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



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

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

# UNIDAD IV

## **CONTENIDOS**

Decreto N° 2531/06: Control Vehicular (Disposición de los Conos, Entrevista - Orden del Día N° 16/21 2da. Parte, Ubicación de los Vehículos en el Control) – Recursos Logísticos – Señales Gestuales para dirigir el Tránsito Vehicular – Uso del Silbato. Ley Provincial N° 7.846 y Ley Provincial N° 7.322/04. Ordenanza Municipal N° 14.395 (Municipalidad de Salta). Efectos del Alcohol o Sustancias Psicoactivas en la Conducción. Procedimiento a realizar al momento de Detección de Faltas.

## **DECRETO Nº 2531/06 - REGLAMENTARIO DE LEY PROVINCIAL 6913/96**

**El Gobernador de la provincia de Salta DECRETA:**

**Artículo 1º.** Aprobar el cuerpo normativo que como anexo forma parte del presente, el cual reglamenta la Ley Provincial Nº 6913.

**Artículo 12º.** Autoridad de Comprobación y Juzgamiento. La Policía de la Provincia, a través de la Dirección de Seguridad Vial, es la Autoridad de Comprobación y Juzgamiento de las faltas y contravenciones previstas en la Ley Nº 24.449 y su reglamentación, en todo el territorio de la Provincia, tanto en rutas nacionales como provinciales.

Tendrá la misma facultad dentro de los ejidos urbanos municipales de aquellas comunas que mediante convenios le deleguen tal función.

**Artículo 15º.** Bases para el procedimiento: Los funcionarios policiales deberán:

**a)** En materia de comprobación de faltas:

- Identificarse en el acto de control, indicando además la dependencia a la que pertenece.

### **FUNCIONARIOS EN EL CONTROL VEHICULAR**

Entre los propósitos que se busca con el presente curso se encuentra el de fortalecer y homogeneizar las condiciones operacionales del personal encargado de efectuar el control y la fiscalización vial como asimismo la profesionalización del rol de los efectivos como actores fundamentales para la prevención y promoción de la seguridad vial.

Todo efectivo que desarrolle las funciones de fiscalización y control de tránsito deberá en general:

- Promover y potenciar la aptitud, actitud, compromiso y transparencia de los funcionarios encargados de ejercer la fiscalización y control del tránsito a los fines de consolidar el aspecto institucional del organismo que representan.

El efectivo, en particular, deberá:

- Hacer llegar a los circunstanciales conductores y acompañantes distintos consejos útiles para la prevención de la siniestralidad vial, tales como el sobre el estado de la

vía pública por la que circulan, cuestiones climáticas, posibles interrupciones, vías alternativas y toda otra circunstancia que resulte de interés en pos de la seguridad vial.

- Los efectivos, como así también los dispositivos/elementos utilizados para ejercer el control de fiscalización deberán ubicarse en una posición claramente visible.
- Una vez iniciado el procedimiento y detenido el rodado a controlar, la autoridad debe apersonarse al conductor previendo todas las cuestiones de seguridad, identificarse (función y dependencia para la cual presta servicio), y hacerle conocer el motivo por el cual se procede a fiscalizarlo y la documentación que debe presentar y exhibir. El trato con el conductor debe ser cortés, correcto, firme y seguro.

### **Procedimientos de control**

Con el objetivo de cumplir con la función específica de fiscalizar el tránsito, la autoridad local debe realizar operativos de control vehicular en la vía pública y para resguardar la seguridad de los propios agentes y de los conductores, es imprescindible que dichos operativos se realicen con la mayor seguridad posible y teniendo en cuenta el dinamismo de la circulación.

### **Balizamiento**

Se denomina balizamiento a la utilización de aquellos elementos de seguridad visibles para el conductor y que tienen el objetivo de advertir la presencia de un control, un siniestro, una obra de construcción o cualquier acontecimiento sobre la vía de circulación. Este tipo de señalización se denomina transitoria y se caracteriza por ser de color naranja (Anexo L del Dec. Reglamentario 779/95).

Para esta tarea se utilizan, además, otros elementos de uso imprescindible, que le brindan seguridad al agente de control y le permite realizar su tarea de forma más idónea: **Silbato**: es un elemento de señalización sonora que tiene gran efectividad ya que su sonido traspasa el habitáculo; de esta forma advierte al conductor de la presencia del agente, quien complementará su uso con las señales manuales.

- **Conos, chalecos y/o bandoleras reflectivos**: estos elementos permiten identificar al funcionario a corta o larga distancia.

- **Bastones lumínicos y linternas:** se utilizan para reforzar la señalización manual realizada por el agente en horario nocturno o de baja visibilidad.

## **DURANTE EL CONTROL**

Es importante que se tengan en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Las señales al conductor deberán efectuarse anticipadamente.
- Mirar al conductor que se controlará permitiendo un contacto visual directo.
- Debe verificar si el armado del punto de control, para ese lugar, permite mantener la distancia prudente entre los vehículos, con el objeto de evitar producir una colisión en cadena.
- En caso de que el conductor no haya percibido la señal, o intente hacerse el desentendido, deberá advertirlo con varios toques de silbatos.
- Una vez que el conductor advirtió la señal, entonces se podrá continuar con el siguiente movimiento.
- Evitar introducir la cabeza o los miembros superiores dentro del habitáculo, para recibir la documentación exigible, para ello NO acercarse demasiado al vehículo.
- Evitar apoyarse con las manos sobre el techo o cualquier parte externa del vehículo.
- Evitar recepcionar la documentación cuando sea exhibida dentro de una carpeta u otro tipo de envoltorio.
- Evitar recepcionar la documentación introduciendo las manos dentro del habitáculo del vehículo.
- Hacer constar la devolución de toda la documentación realizando la misma una por vez y en voz alta.

Finalizado el procedimiento de control, deberán levantar todos los elementos instalados, en sentido contrario a la circulación de los vehículos.

Controlar, antes de retirarse del lugar si están todos los elementos con lo que se inició el control y el estado de los mismos.

Regresar a base y entregar la planilla al sector que corresponde, a fin de que sea registrado en los informes diarios que se envían al Ministerio de Seguridad.

En caso de surgir algún inconveniente con los elementos, debe informar inmediatamente a los superiores.



Sin embargo, existen factores que pueden afectar la seguridad de los puestos u operativos de control: lugares específicos de cierto nivel de riesgo, condiciones climáticas o características físicas de la vía (ingresos o egresos de puentes, curvas, rotondas, cruces a nivel o cruces de vías).

Por esta razón se recomienda no realizar operativos en: entrada o salida de los puentes, cruces, rotondas, contiguos a cruces a nivel, proximidad a una curva (si fuera necesario se realizará el control luego de la curva a una distancia no menor a 500 metros).

### **Operativo de control**

Antes de iniciar el operativo de control es necesario organizar y establecer las pautas, lo que implica distribuir las tareas, es decir, que todos sepan los roles que van a desempeñar sus compañeros para que, ante una eventualidad, puedan reemplazarse dentro del puesto de control.

Asimismo, se debe tener en cuenta la extensión geográfica (zona urbana o rural), las vías de circulación (calle, avenida, asfalto, tierra, si hay accidentes geográficos), las zonas donde hay puntos negros (lugares donde ocurren la mayor cantidad de siniestros, y tipos detectados), el caudal vehicular y las clases de vehículos que circulan por la zona.

Para que el puesto de control sea más organizado y seguro la Agencia Nacional de Seguridad Vial recomienda contar con una cantidad específica de personal que cumpla los siguientes roles:

- **Agente seleccionador del tránsito:** Es el primer operador del puesto que brinda seguridad a sus compañeros y está siempre atento a la circulación. Por un lado, es

quien determina qué vehículos ingresan al puesto a ser controlado, y, por otro, es quien solicita mediante señas la disminución de la velocidad a los vehículos que no son detenidos.

- **Coordinador del operativo:** organiza el puesto de control y también brinda seguridad, es decir, coordina las funciones de sus compañeros y está atento a cualquier eventualidad que ocurra.
- **Agente fiscalizador del tránsito:** es quien controla la documentación, por ejemplo, si se trata de un control de alcoholemia puede haber una persona a cargo del alcoholímetro. Asimismo, puede trabajar con un compañero realizando estadísticas a fin de contribuir con el observatorio vial provincial o nacional.
- **Visualizador del tránsito:** es quién garantiza el reingreso a la vía de circulación del vehículo que fue detenido y asegura que salga en condiciones de seguridad, tanto para sí como para los demás vehículos que circulan sobre la cinta asfáltica. También, puede detener la marcha de la circulación a fin de dar salida al vehículo para que no se produzcan incidentes.



El puesto de control, al ser observado por todos los ciudadanos que circulan, debe tener en cuenta algunos aspectos:

Dirigirse al conductor previendo todas las medidas de seguridad (no pasar por delante de la unidad que se va a controlar; observar el interior del vehículo para comprobar que las personas de las plazas traseras tengan colocados los cinturones; acercarse a la ventana del conductor con una distancia prudencial en la que el conductor pueda sacar la mano).



El agente debe pararse a la altura del parante de la puerta para evitar ser golpeado en caso de que el conductor abra de imprevisto. Una vez obtenida la documentación, la misma debe ser cotejada en la zona segura (no detrás o delante del vehículo) para evitar situaciones inseguras en caso de que el conductor quiera abandonar el puesto. El agente debe identificarse y hacerle conocer al conductor el motivo de su detención. El agente debe indicarle al conductor que debe apagar el motor, encender las balizas y colocar las llaves sobre el torpedero de la unidad.

Se debe verificar de forma ordenada la documentación y mostrar transparencia al inspeccionado y a terceros.

El agente de tránsito no debe tener ningún contacto con el ocupante del vehículo, y en el caso de que estos se bajen, debe mantener una distancia precautoria a fin de evitar agresiones, malos entendidos y posibles situaciones que presten a confusión. En caso de que el conductor no respete las distancias, el agente debe solicitarlas y salir de la situación evitando contacto en todo momento.

El agente debe evitar dejar vehículos a la espera de controlar, es decir, se debe ingresar tanta cantidad de vehículos como agentes fiscalizadores haya en el puesto. En lo posible, los autos deben ser liberados en el mismo orden de ingreso.

Los vehículos que egresan al puesto de control deben hacerlo de forma segura y evitar cruces o maniobras peligrosas dentro de la zona. Por esta razón, el agente visualizador deberá estar atento a las maniobras de los vehículos que se retiran.

Fortalecer el conocimiento respecto al trato hacia los usuarios, basado en el respeto a la ley y a los derechos humanos.

### **Señales Gestuales para dirigir el tránsito**

Las señales que se realizan como agentes de tránsito son importantes a la hora de realizar un operativo o regular el tránsito. Si bien a través de las señales manuales se garantiza un orden en la circulación, siempre está latente el riesgo para el agente toda vez que se encuentra cumpliendo su función en la calzada.

Según la prioridad normativa, ante la falta de existencia de una señal (semáforo) son los agentes los que indican cómo se debe circular. En este caso para detener la circulación

de los vehículos el agente debe pararse de frente y hacer la indicación manual correspondiente. En cambio, para que los vehículos circulen debe hacer la señal de circule colocándose de modo lateral.

En todos los casos las señales manuales deben realizarse a la vista del conductor, es decir, a la altura del pecho, de forma rígida. Es importante tener en cuenta que también se puede reforzar las señales manuales con el silbato (imaginar un cuadro a la altura del tórax).

Las señales deben ser claras y concisas con el fin de que los conductores no presenten dudas de lo que se desea transmitir.

A continuación se observan ejemplos de señales manuales para cada indicación:

## SEÑALES GESTUALES PARA EL DIRECCIONAMIENTO DEL TRÁNSITO VEHICULAR





#### **ESTACIONAR EN EL LUGAR INDICADO.**

Brazo izquierdo extendido hasta la altura del hombro con la palma de la mano hacia el conductor indicando el lugar donde el vehículo debe ser detenido, para lo cual acompañará dicho movimiento con movimientos oscilante del antebrazo derecho realizando movimientos en ángulo de 90º, desde el centro del cuerpo hacia la izquierda con el revés de la palma hacia el conductor indicando que debe avanzar al lugar donde debe detenerse.



#### **CONTINUAR LA CIRCULACIÓN.**

De costado a la circulación vehicular.

Con movimientos continuos en forma pausada acompañando con toques cortos de silbato. La frecuencia entre cada toque indicará si el conductor debe avanzar rápido o no.

## **OO.DD. N° 72/22**

### **1. JEFATURA DE POLICÍA**

Se lleva a conocimiento de la totalidad del personal policial que cumple servicio de patrullaje en la vía pública, que deberán portar correctamente los elementos necesarios para cumplir su función. Destacando el uso y colocación del silbato, el cual deberá estar ubicado mediante un cordón en la charretera del hombro derecho y guardado en el bolsillo.

Lo mencionado en párrafo anterior obedece a la necesidad de agilizar los tiempos de respuesta en un siniestro vial o en toda situación en donde el efectivo deba guiar el tráfico de vehículos.

**OO. DD. N° 16/21: Guía de Lineamientos Primarios para la Atención al Ciudadano en Controles Viales**

**A. MARCO TEÓRICO.**

**a.1) Ley Orgánica Policial N° 7.742/12 – Arts. 11, 12 inc. r) y 13.**

Artículo 11: La función de Policía de Seguridad consiste, esencialmente, en la protección del orden público, previniendo y repeliendo delitos y contravenciones, con estricto respeto a los derechos humanos.

Artículo 12: A los fines del artículo anterior, corresponde a la Policía de la Provincia de Salta:  
r) Controlar la Seguridad Vial en la Provincia, conforme la normativa específica en la materia y los convenios celebrados con otras jurisdicciones.

Artículo 13: Para el ejercicio de la función de Policía de Seguridad, determinada en el presente capítulo tendrá las siguientes atribuciones.

a) Inspecciones con fines preventivos, en cuanto interesa a la Policía de Seguridad y a fin de evitar la comisión de delitos, contravenciones o faltas:

1) Los vehículos estacionados en la vía pública, talleres, garajes públicos, guarderías privadas y locales de venta; como así también aquellos que se encuentren en circulación, controlando a conductores y pasajeros.

**a.2) Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/95 – Arts. 36 y 37.**

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

Artículo 37: Exhibición de documentos: A sólo requerimiento de 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 casos que la ley contemple.

**B. COMPETENCIAS PROCEDIMENTALES Y DE COMUNICACIÓN.**

**FASE 1: PRESENTACIÓN.**

**b.1) Ubicación del control:** Se realizará en una zona delimitada por los elementos de seguridad en ruta nacional, provincial o ejido municipal.

**b.2) Ubicación del efectivo designado como fiscalizador (interacción personal):** De frente a la circulación dentro de la zona de seguridad (línea de conos).

**b.3) Posición corporal de detención y relevamiento de riesgo en el control vehicular:** Dentro de la zona de control, se posicionará el vehículo para el respectivo control de la documentación. A una distancia de un metro de la puerta delantera lado del conductor, observará preventivamente el habitáculo y analizará las actitudes de los ocupantes a los fines de detectar indicios que puedan atentar contra su integridad física o la de terceros.

**b.4) Presentación e identificación del funcionario fiscalizador:** Verificado la no existencia de riesgo, el personal realizará **saludo uno en posición de “firme”** siguiente manera:

**BUENOS DÍAS/BUENAS TARDES/BUENAS NOCHES** (dependiendo del rango horario).

A continuación, procederá a **identificarse con jerarquía, nombre, apellido y lugar de destino e Institución Policial:**

- Ejemplo 1: **“SOY EL SARGENTO VÍCTOR SALVATIERRA CON DESTINO EN LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA DE LA PROVINCIA DE SALTA”.**
- Ejemplo 2: **“SOY EL CABO JOSÉ VILCA CON DESTINO EN COMISARÍA CUARTA DE LA POLICIA DE LA PROVINCIA DE SALTA”.**

**b.5) Fundamento del control vehicular:** Se pondrá en conocimiento al conductor en forma verbal en un tono de voz firme y cortés los motivos del dispositivo que implicó la circunstancial demora preventiva de circulación.

- Ejemplo 1: **“BUENOS DÍAS, SOY EL SARGENTO VÍCTOR SALVATIERRA CON DESTINO EN LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA DE LA PROVINCIA DE SALTA, ESTAMOS**

**REALIZANDO UN CONTROL VEHICULAR PREVENTIVO, RAZÓN POR LA CUAL SOLICITO LA SIGUIENTE DOCUMENTACIÓN...”**

- Ejemplo: 2: “**BUENOS DÍAS, SOY EL CABO JOSÉ VILCA CON DESTINO EN COMISARÍA CUARTA DE LA POLICÍA DE LA PROVINCIA DE SALTA, ESTAMOS REALIZANDO UN CONTROL VEHICULAR PREVENTIVO, RAZON POR LA CUAL SOLICITO LA SIGUIENTE DOCUMENTACIÓN...**”

## **FASE 2: INTERVENCIÓN.**

**b.6) Documentación a presentar:** Debe ser requerida en su totalidad luego de la presentación e identificación del funcionario fiscalizador.

- Ejemplo 1: El personal de la **Dirección de Seguridad Vial**, requiere:
  - Documento Nacional de Identidad.
  - Licencia de conducir.
  - Cédula de Identificación del automotor y/o Cédula Azul.
  - Seguro obligatorio vigente.
  - Revisión Técnica Obligatoria si corresponde.

En caso de detectar una situación irregular, el personal procederá a labrar la correspondiente acta de infracción, explicando al conductor los motivos:

## **PERSONAL DIRECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL**

- **Ejemplo 1 - ÉJIDO URBANO - ÁREA CAPITAL** – Al detectar una infracción el Personal de la **Dirección de Seguridad Vial** se expresará de la siguiente manera:

Situación 1: Con retención del vehículo y/o licencia de conducir:

**SEÑOR/A LE COMUNICO QUE HA COMETIDO UNA PRESUNTA INFRACCIÓN A LA NORMATIVA VIAL VIGENTE (DESCRIBIR BREVEMENTE LA FALTA) MOTIVO POR EL CUAL SE PROCEDERÁ A LABRAR UN ACTA DE COMPROBACIÓN, QUE SERÁ REMITIDA A LA AUTORIDAD DE JUZGAMIENTO (INDIVIDUALIZAR EL JUEZ DE FALTAS, LUGAR DE RADICACIÓN Y UBICACIÓN DEL PREDIO DONDE SE DEPOSITARÁ EL RODADO), ANTE QUIEN PODRÁ FORMULAR EL DESCARGO CORRESPONDIENTE EN CASO DE ENCONTRARSE EN DISCONFORMIDAD CON EL PROCEDIMIENTO.**

- **Ejemplo 2 - RUTA PROVINCIAL Y/O NACIONAL FUERA DEL ÉJIDO URBANO.** Al detectar una infracción Personal de la **Dirección de Seguridad Vial** se expresará de la siguiente manera:

SEÑOR/A LE COMUNICO QUE HA COMETIDO UNA PRESUNTA INFRACCIÓN A LA NORMATIVA VIAL VIGENTE (DESCRIBIR BREVEMENTE LA FALTA) MOTIVO POR EL CUAL SE PROCEDERÁ A LABRAR UN ACTA DE COMPROBACIÓN, QUE SERÁ REMITIDA A LA AUTORIDAD DE JUZGAMIENTO (SR. JEFE DE POLICÍA – DIVISIÓN JUDICIAL DSV), ANTE QUIEN PODRÁ FORMULAR EL DESCARGO CORRESPONDIENTE EN CASO DE ENCONTRARSE EN DISCONFORMIDAD CON EL PROCEDIMIENTO.

**Observación:** La presentación de descargo puede realizarse de manera digital en el correo electrónico [juzgadoprovincialdefaltas@gmail.com](mailto:juzgadoprovincialdefaltas@gmail.com) o presencialmente solicitando “previamente” turno a través de la Línea 148 (gratuito), Pagina Web [www.policiasaltagob.ar](http://www.policiasaltagob.ar) o Teléfono 387-4312711 Div. Centro de Tramitación de Documentos Policiales (DGCC). Asimismo, los términos en días corridos fijados obedecen a los detallados en cada Acta de Comprobación – Formulario de Boleta de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.

En la parte inferior de la boleta de infracción, versa textualmente: ***“Para realizar el pago de la multa o presentar descargo, dentro del plazo de 30 días corridos”.***

#### PERSONAL DE DEPENDENCIAS POLICIALES

- **Ejemplo 1** – A requerir por el personal de otras **Dependencias Policiales**, con fines preventivos:



- Documento Nacional de Identidad.
- Licencia de conducir.
- Cédula de Identificación del automotor y/o Cédula Azul.

Es dable destacar que personal de otras áreas no cuentan con talonarios de infracción en caso de detectar una situación irregular en el momento del control vehicular, deberá dar intervención por la vía más ágil a la Dirección de Seguridad Vial para el labrado del acta correspondiente, procurando un tiempo de respuesta mínimo. Se expresará de la siguiente manera:

**SEÑOR/A LE COMUNICO QUE HA COMETIDO UNA PRESUNTA INFRACCIÓN A LA NORMATIVA VIAL VIGENTE (DESCRIBIR BREVEMENTE LA FALTA) MOTIVO POR EL CUAL SE PROCEDERÁ A LABRAR UN ACTA DE COMPROBACIÓN Y DAR INTERVENCIÓN A LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA DE LA PROVINCIA DE SALTA, POR FAVOR, TENGA LA AMABILIDAD Y PACIENCIA DE PERMANECER EN EL LUGAR HASTA EL ARRIBO DE LOS MISMOS.**

**IMPORTANTE:**

**Labrada la infracción por personal de la Vial y/o requerir su presencia por el personal de la Dependencia Policial, tener en cuenta:**

**Este momento es donde se produce la mayor tensión dentro del procedimiento en la atención al ciudadano durante el control vial. El personal DEBERÁ mantener una actitud serena, tranquila, cortés, y bajo ninguna circunstancia levantará el tono de voz, discutirá y confrontará al cliente externo. Prevalecer el equilibrio emocional y ética profesional. El diálogo se limitará a ser breve y concreto guiando al usuario a recurrir a los canales de respuestas administrativas donde podrá fundamentar y/o presentar su descargo.**

**b.7) Restitución de Documentación:** Finalizada la etapa de verificación y control y respetando la distancia enunciada en el punto b.3), se entregará la documentación recepcionada, **pronunciando en forma clara e identificando cada tipo de registro.**

- Ejemplo: **SEÑOR/A, MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN, LE HAGO ENTREGA DE LA SIGUIENTE DOCUMENTACIÓN: DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD, LICENCIA DE CONDUCIR, CÉDULA DE IDENTIFICACIÓN DEL AUTOMOTOR, SEGURO OBLIGATORIO VIGENTE Y REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA.**

**(En caso de existir infracción labrada incluirla en la presente).**

### **FASE 3: CONCLUSIÓN Y DESPEDIDA.**

**b.8) Saludo final:** Finalizado el registro, control y entrega de las documentaciones, el personal **realizará saludo uno en posición de firme, expresando palabras de despedida como representante institucional**, para luego pasar a descanso de forma amable y cortés.

- Ejemplo: **“MUCHAS GRACIAS, LA POLICÍA DE SALTA AGRADECE SU PREDISPOSICIÓN Y RESPONSABILIDAD, RESPETAR LAS NORMAS ES CUIDAR LA VIDA”.**

**b.9) Reincorporación a la vía de circulación:** El personal policial designado al dispositivo de control, maximizará las medidas de seguridad en cuanto a la circulación vehicular a fin de reincorporar el vehículo a su estado inicial.

### **C. COMPETENCIA ACTITUDINAL.**

**Las competencias actitudinales** se relacionan directamente con el **“saber-ser” o “saber-actuar”** frente a una situación determinada. Estas competencias son las que nos permiten **trabajar de un modo más eficaz y saludable para nosotros y para los demás**. Se utiliza para referirse a todo aquello que tiene por objetivo determinar las disposiciones de ánimo manifestadas de algún modo para realizar ciertas actividades, ya sean de tipo educativas, sociales, laborales, etcétera.

En este sentido resulta importante **cimentar procesos de concientización a través de la educación sistemática al personal policial afectado a las tareas de seguridad**, con el objeto de reflejar un estado de ánimo óptimo y equilibrado, dado que la mera

presencia en cada punto de control refleja a todo el trabajo en equipo que realiza la Institución a lo largo de la extensa geografía provincial.

Por ello, la importancia del saludo inicial y de despedida es un gesto de cortesía que muestra el valor de los gestos sociales en las relaciones interpersonales, como además evidencia el profesionalismo puesto de relieve por la educación policial.

***Criterios para la atención personal:***

- El tiempo de espera y atención deben ser lo mínimo posible. No se debe olvidar que para todas las personas el tiempo es valioso y hacer prologar un trámite sin causa justificada es un grave error que atenta contra la imagen de la Institución, limitando la productividad y la de los demás. La atención personal, debe ser atenta, eficiente y ejecutiva, dando siempre una respuesta eficaz a lo que el ciudadano solicita.
- Analizar el lenguaje corporal a través de los gestos, posturas y ademanes podemos observar si el cliente está cómodo, si está insatisfecho con la información recibida, si no se atreve a preguntar, etc. Démosle confianza y de ese modo podrá otorgarle una atención satisfactoria y amable, evitando la disconformidad.
- El tratamiento amable y empático dependerá de lo que quiera el cliente. Es importante hacerle sentir cómodo. Un tratamiento demasiado recio o antipático puede retraerle a la hora de realizar nuevas demandas o explicarse adecuadamente, empañando la imagen de nuestra organización.
- Proporcionar información complementaria y sugerirle ayuda aparte de la que solicite, se le proporcionará otra adicional, dado que lo normal es que desconozca muchos datos importantes.
- Escuchar de forma activa mediante gestos (asentimientos con la cabeza), o frases cortas, se le dará a entender que seguimos atentamente su conversación.
- No se puede alargar demasiado la conversación sobre todo si hay más personas a las que atender.
- La despedida es la parte que mejor grabada quedará en el solicitante. Por ello, debe ser atenta y amable.

### ***Componentes estrictamente verbales:***

Las normas que facilitan el entendimiento entre los intervinientes se sintetizan en:

- Emplear una expresión clara y concisa.
- Todas las personas que participen en la conversación deben comprender lo manifestado por alguna de ellas. El discurso debe poder adaptarse al nivel cultural de cualquier oyente.
- Mostrar interés por el tema que el cliente exponga y resolverle las dudas que puedan plantear. El funcionario policial participa activamente en la elaboración del mensaje debiendo escuchar con atención.

### ***Componentes paraverbales:***

- Volumen de la voz: será lo suficientemente alto para que el receptor escuche con claridad, pero no tanto como para que resulte intimidatorio (tener en cuenta las condiciones geográficas y ambientales).
- Entonación: el tono de voz expresará amabilidad y cortesía.
- Fluidez y velocidad: la velocidad de locución no debe ser tan rápida como para resultar difícil al receptor. Tampoco será muy lenta pues denota inseguridad y poca convicción.
- Claridad: la pronunciación y vocalización será clara y comprensible.

### ***Expresiones faciales y corporales:***

- Mirar al interesado a los ojos ayuda a establecer y a mantener una conversación. (Apague siempre su celular. Es muy desagradable hablar con una persona que mientras conversa, atiende su celular, porque eso significa que usted es menos valioso que quien le llama).
- Gestos y posturas: delatan intenciones y actitudes. No deben ser bruscos ni proclives a la mala interpretación.