



CENTRO FEDERAL
DE CAPACITACIÓN

Seguridad Vial

Año 2022



Contenido

Unidad 1. El Rol del PAS en la concientización de la Seguridad Vial	1
Introducción	1
El Rol del PAS en la Concientización y educación de la seguridad vial	2
Unidad 2. Reglamentación General del Tránsito	7
Definición y concepto de accidente	7
El accidente como resultado de una cadena causal de hechos.	8
Factor Humano	8
Factor Vehicular	17
Seguridad Activa	18
Seguridad Pasiva	26
Factor Ambiental	30
La demarcación horizontal	34
Señalización Luminosa	36
Señalización Vertical	37
Señalamiento Transitorio	38
El término “accidente” en el seguro y en el derecho.	39
Unidad 3. Condiciones psicofísicas requeridas por Ley para conducir vehículos	42
Los factores que afectan las condiciones físicas	45
Bibliografía	60

Unidad 1.

El Rol del PAS en la concientización de la Seguridad Vial

Introducción

La idea fuerza del desarrollo de la Unidad Temática B, es brindar el conocimiento necesario para establecer los “cimientos” de la constitución del SER PROFESIONAL DEL PRODUCTOR ASESOR DE SEGUROS.

Es por ello que en esta Unidad Temática, vamos a encontrar contenido que permite constituir los dos Roles fundamentales de la práctica profesional del PAS, El Rol Profesional, y el Rol Social o de Responsabilidad Social Profesional.

Como verán, cuando transiten las materias de Actividad del Pas, Defensa del Asegurado, etc.; cada una de ellas les aportará contenido respecto de su accionar profesional, sus obligaciones, cargas, responsabilidades. Todo aquello que requieren saber y conocer para que la práctica profesional y el asesoramiento que brinden se desarrolle conforme la ley.

Ahora bien, no es el único rol que debe desarrollar el PAS. Entendemos que también existe un ROL de Responsabilidad Social, desde donde este profesional se vinculará con la sociedad donde está inserta, con sus colegas, y desde donde es esperable que actúe e intervenga con responsabilidad.

En muchas oportunidades, el PAS será uno de los encargados de generar conciencia aseguradora, trabajar y asesorar para construir cultura de la prevención; y desde ese Rol también es esperable que conozca y aporte contenido en su asesoramiento sobre la seguridad vial.

El Rol del PAS en la Concientización y educación de la seguridad vial

¿De qué hablamos cuando hablamos de educación en seguridad vial?

En realidad, lo primero que sobresale son las reglas y normas que se deben conocer, incluidas las señales, para transitar por diferentes vías de circulación (caminos, calles, rutas, autopistas).

Sin embargo, también es parte de la educación vial *el modo en el que se vinculan unos con otros cuando transitan y circulan por los espacios públicos: porque las personas nos desplazamos en un espacio que es social.*

En concreto, se llama espacio público a los lugares donde todos los individuos tienen el derecho de circular.

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, etc.).

El respeto a la normativa vial y la responsabilidad en el tránsito es parte de un ejercicio cívico consciente, activo, constructivo.

La educación vial, se integra, de esta manera, a la formación que reciben como ciudadanos.

No es suficiente o no conforma que sólo conozcan las normas que regulan el tránsito, ni que cumplan las normas por mera obediencia a la autoridad, o por miedo a ser sancionados. *Se pretende y es esperable que, además de conocer y respetar las normas, sean responsables en el manejo.*

Así mismo, el espacio público y el tránsito ubican a muchos ciudadanos de manera simultánea, en ambientes y situaciones de interdependencia, en las que los derechos y responsabilidades de cada uno frecuentemente se cruzan con los derechos y responsabilidades de los otros, lo cual se traduce en conflictos de complicada resolución.

En este sentido, es fundamental estar preparados y conocer los derechos y obligaciones que corresponden a los diferentes roles que se asumen al transitar: ya sea como peatones, usuarios de transporte público de pasajeros, conductores de bicis, motos, autos u otros vehículos.

La convivencia en tránsito

Es fácil advertir que muchos de los problemas relativos al tránsito no se deben al desconocimiento de las normas o de las señales. Quien pasa un semáforo en rojo sabe perfectamente qué significa el color rojo del semáforo y sabe también el tipo de sanción que recibiría si fuese observado por los controles del tránsito.

En ese caso, y en muchos otros, no hay desconocimiento de normas y señales. Lo que parece haber es una relación conflictiva con la normativa vigente, o una resistencia a cumplir las leyes.

De ese tipo de relación con las normas se deduce un desinterés por los otros, una falta de cuidado hacia sí mismo y hacia quienes circulan por un mismo espacio (una ruta, una calle, una vereda). Por eso, hay una dimensión ética de la problemática asociada a la convivencia en el tránsito, que atiende a la relación de los sujetos entre sí, a los modos de tratarse unos con otros, a la conciencia de la propia libertad -y de la responsabilidad que ésta conlleva, así como a las consecuencias de las propias acciones.

La Educación Vial no se agota, entonces, en el estudio de las normas y en la enseñanza sobre la necesidad de cumplirlas; es también educación para la *comprensión del mundo*.

No se trata de una comprensión intelectual y pasiva, sino que los sujetos puedan sentirse parte de ese mundo y comprometidos con mejorar las condiciones en las que conviven.

En los últimos años se reafirmó en la sociedad argentina la honda preocupación por afianzar una convivencia segura en términos de seguridad vial.

En este contexto, fue ganando un espacio cada vez más importante en la agenda pública de nuestro país, tanto a nivel nacional, como provincial y local.

Así, junto a la alta frecuencia de “accidentes viales” en que muchos pierden su vida (o la dañan irremediablemente), la evidencia de que dichos siniestros son evitables está cada vez más presente en toda la sociedad.

Por otro lado, *fue aumentando la convicción acerca de qué condiciones más seguras de tránsito redundan en una mayor calidad de vida*; y que esto requiere un cambio cultural, y que ese cambio es posible y urgente.

En lo que hace a la acción del Estado, a partir de la sanción de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y su Decreto reglamentario (y especialmente a partir de la modificación de la misma a través de la Ley N° 26.363 que crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV- en el año 2008) comienzan a implementarse en el país un conjunto de acciones que apuntan a la coordinación de las políticas de seguridad vial de todas las jurisdicciones, con el objetivo de reducir la tasa de siniestralidad del país.

Dichas políticas apuntan a generar una licencia única nacional, a crear un sistema nacional de infracciones y de antecedentes de tránsito y a establecer la unificación de las medidas de control y sanción.

Además de impulsar y mejorar la gestión de la seguridad vial, y de establecer mecanismos de seguimiento y control, otras acciones se orientan a la prevención de los riesgos viales y la concientización, así como a la capacitación y asistencia técnica con el objetivo de brindar

herramientas que mejoren la gestión y jerarquicen el rol de los agentes públicos que intervienen en los municipios y en las provincias para gestionar el tránsito y la movilidad segura.

El marco normativo actual estableció, además, pautas para el diseño e implementación de una política de Educación Vial, a partir de reafirmar la importancia de incluirla en todos los niveles de enseñanza y la necesidad de crear especializaciones a nivel terciario y universitario para capacitar en temáticas relacionadas al tema y contribuir al cumplimiento de los objetivos.

Sumando a este panorama, son numerosas las instituciones y personas que dedican su tiempo, experiencia y conocimientos a la promoción de la Educación Vial en todo el país con vistas a generar un cambio en la cultura vial de la población. Muchas de esas instituciones integran el Comité Consultivo de la ANSV y asesoran a la misma desde su origen.

Así como el Estado es el encargado de diseñar un sistema de tránsito y de circulación eficiente y seguro, de garantizar las condiciones mínimas de movilidad, de ejercer el control y la sanción en los casos de incumplimiento de la normativa que regula dicha circulación, también es responsabilidad del Estado promover e impulsar una nueva cultura vial a partir del sistema educativo, que apunte a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

También es cierto que desde las esfera individual y profesional los PAS pueden asumir desde su rol social profesional la función de dar a conocer conocimientos, actitudes y valores que son esenciales para la toma de conciencia individual, la comprensión de la importancia de asumir un cambio de conducta que permita prevenir los siniestros viales y reflexionar sobre las causas que provocan los altos índices de siniestralidad.

Esta necesaria toma de conciencia individual es el punto en el que la problemática del tránsito nos convoca e interpela: la seguridad en la calle depende de las acciones y las actitudes de cada uno.

La circulación en el espacio vial es fuente inagotable de problemas que podríamos definir éticos: acciones que ponen en riesgo la integridad

física de otros, conductas negligentes que muestran falta de cuidado hacia uno mismo y hacia los demás. Y, también, por supuesto, acciones responsables, cuidadosas y solidarias.

La Educación Vial tiene que poder abordar de manera insoslayable esta dimensión.

Es necesario pensar al sujeto en su contexto social, en tanto configurado por su sociedad. Nadie actúa en soledad, nadie actúa por fuera de todo contexto, nadie se configura a sí mismo sin la influencia de los otros, sin la impronta de la historia y de la cultura en la que cada uno se encuentra inserto. Y muchos cambios en las conductas individuales dependen de cambios culturales.

Los PAS desde su rol profesional, como asesor e intermediario de la concertación de contratos de seguros, reconociendo el rol social que el seguro tiene en la vida de las personas y de las sociedades, tal como se ha estudiado en la materia de Introducción al Seguro, tienen una responsabilidad y la oportunidad de ser promotores de ese cambio cultural.

Es necesario trabajar y abogar desde el espacio social y profesional de cada uno, para poder reconfigurar el espacio de circulación que compartimos, para desnaturalizar las prácticas de tránsito, hacer visible el papel fundamental de la intervención humana en ese contexto y recuperar el sentido social del cuidado de sí mismo y del otro, en la vía pública.

Convicciones y concepciones que son el *punto partida para iniciar el camino de una resignificación ciudadana tendiente a generar una cultura vial diferente que posibilite una convivencia más armónica entre quienes compartimos el mismo espacio, una cultura de la prevención y una real conciencia aseguradora.*

Unidad 2.

Reglamentación General del Tránsito

Parte vital de la educación vial, es conocer la legislación vigente, los conceptos primordiales, lo que está permitido y lo que se encuentra prohibido. En esta unidad pondremos foco en estos conceptos.

Definición y concepto de accidente

Según la Real Academia Española, el concepto de accidente se define como “Suceso imprevisto que altera la marcha normal o prevista de las cosas, especialmente el que causa daños a una persona o cosa”.

Pero el tópico legal vigente en materia de tránsito, la ley nacional 24.449 en su artículo 64, dice:

“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”.

Por otra parte, la Organización Mundial de la Salud, define al término accidente como un "acontecimiento fortuito, generalmente

desgraciado o dañino, independientemente de la voluntad humana, provocado por una fuerza exterior que actúa rápidamente y que se manifiesta por la aparición de lesiones orgánicas o trastornos mentales".

En conclusión, se puede decir que el concepto de accidente hace referencia a un hecho azaroso que no se puede evitar y donde no interviene la voluntad humana, por lo que, *si se puede evitar, no es un accidente*.

Ahora bien, veremos que dentro de las causales por las que un accidente puede ocurrir, es por el Factor Humano, y sin pretender contradecir esta definición, nos sirve para poner el foco en la construcción de la **prevención**.

No todo accidente vial que ocurre hoy en los espacios públicos en los que interactuamos como peatones, conductores o pasajeros de medios de transportes públicos, son eventos azarosos.

El accidente como resultado de una cadena causal de hechos.

Las causas que provocan los accidentes de tránsito han sido analizadas y separadas en tres grandes grupos que conforman los vértices del llamado "Triángulo Accidentológico" o "Trilogía Vial".

Estos son: el *factor humano*, el *factor vehicular* y el *factor ambiental*. Los tres factores concurren necesariamente, motivan y caracterizan el problema.

Conviene subrayar que, la ciencia de la accidentología vial se ha detenido pormenorizadamente en cada uno de ellos, para luego, sobre la base de los resultados obtenidos, aportar la posible solución a este grave problema.

Factor Humano

Se considera factor humano a la persona como **peatón**, **pasajero** y **conductor**, destacando su comportamiento en la vía pública y las condiciones psicofísicas y técnicas.

Algunos aspectos dentro del factor humano son:

- I. Tiempo de reacción
- II. El alcohol

- III. Velocidad
- IV. Uso de telefonía celular

I) TIEMPO DE REACCION

Es el tiempo empleado por el conductor en realizar una acción razonada como consecuencia de un estímulo externo.

Durante la marcha y en particular en las situaciones de emergencia, es muy importante que el conductor realice todas las maniobras adecuadas con el menor retraso posible con relación al momento en que aparece su necesidad. Dicho retraso, cuya duración puede variar desde una fracción de segundo (0,1 s) hasta varios segundos, se debe al tiempo necesario para el desarrollo de todas las fases que, a nivel psíquico y físico, determinan la reacción razonada.

En otras palabras, es muy importante la forma en que se presenta el estímulo. Éste puede ser de tipo visual (una señal, un testigo luminoso, un semáforo, las luces de otro vehículo, etc.) o de tipo sonoro (un claxon, una sirena, una advertencia de los compañeros de viaje, etc.).

Además, para una misma situación y un mismo individuo, el tiempo de reacción varía mucho con la atención que el conductor presta al manejo y con sus condiciones psíquicas y físicas. En efecto, la desatención provoca retrasos en la percepción de estímulos externos y el cansancio psíquico y físico lleva a indecisiones en la interpretación del mismo y a una lentitud en los movimientos.



II) EL ALCOHOL

Es sabido que, beber deteriora las funciones esenciales para una conducción segura, como la visión y los reflejos y disminuye la capacidad de discernimiento, lo que se asocia generalmente a otros comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad y el incumplimiento de las normas de protección (uso del cinturón de seguridad y el casco).

Es importante recalcar que conducir bajo el efecto del alcohol puede tener consecuencias negativas para todos los usuarios de las vías y no solo para el conductor. Así, las víctimas no siempre son los conductores que han consumido bebidas alcohólicas, sino también sus acompañantes o los pasajeros de otros vehículos, además de otros usuarios de las vías, sobre todo los más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas). Estas personas terminan sufriendo las consecuencias negativas del riesgo asumido por el conductor al manejar el vehículo bajo los efectos del alcohol.

Los efectos del alcohol

Conducir bajo los efectos del alcohol se considera uno de los factores de riesgo más importantes de que se produzcan siniestros viales. Debido a los cambios fisiológicos que el consumo de alcohol produce en el ser humano, hay una relación directa entre la concentración de esta sustancia en la sangre, la ocurrencia de siniestros y la gravedad de las lesiones resultantes.

En general, el riesgo de sufrir un siniestro mortal es 17 veces mayor para una persona que conduce bajo los efectos del alcohol que para una persona sobria. En el cuadro (graficado más adelante) se puede ver con más detalle la relación entre el consumo del alcohol y las alteraciones en la fisiología humana.

Aunque muchas veces se pide ilustrar la equivalencia de estos niveles de alcohol en la sangre en términos de dosis, vasos, botellas o latas de cerveza u otras bebidas, no se recomienda ofrecer estas analogías, ya que no se puede hacer una estandarización con valores de ese tipo debido a las diferentes características de las bebidas alcohólicas y a las distintas variables que influyen en cómo afecta el alcohol en distintas personas, e incluso a la misma persona en diferentes circunstancias.

Absorción

La absorción a la sangre es rápida, entrando en el riego sanguíneo en tan solo 5 minutos y alcanzando las máximas concentraciones en sangre en un tiempo estimado de 30 a 90 minutos.

Además, cuando se consume una bebida alcohólica, ésta pasa a lo largo del esófago, atraviesa el estómago y entra al intestino delgado. Aunque una pequeña cantidad de alcohol pasa al torrente sanguíneo a través de la mucosa del estómago, la mayor parte del alcohol pasa a la circulación sanguínea a través de las paredes del intestino delgado. El alcohol, debido a su bajo peso molecular (46), no requiere de un proceso de digestión y es absorbido directamente en su estado original a través de la pared del intestino delgado y de la mucosa estomacal.

Metabolización

Es necesario recalcar que, la metabolización es un proceso de transformación, mediante cambios bioquímicos, de las sustancias ingeridas en otros compuestos asimilables por nuestro organismo.

Uno de estos procesos es la oxidación. A través de la oxidación, alrededor del 90% del alcohol absorbido es metabolizado en el hígado, gracias a la acción de enzimas (ADH) y co-factores (NAD, NADH), que

lo transforman en compuestos asimilables como agua (H_2O) o anhídrido carbónico (CO_2) entre otros.

Eliminación

Conviene subrayar que, el 10% del alcohol restante es eliminación directa, sin transformación, a través del aire espirado y la orina. Cantidades pequeñas son excretadas también por la transpiración (piel), las lágrimas y la leche materna.

El hecho de que el alcohol sea eliminado de esta manera ha permitido desarrollar métodos que posibilitan su detección en el aire aspirado, la orina y las lágrimas, y así poder estimar de manera bastante aproximada el nivel de alcoholemia.

Cuadro de alcoholemia:

Alco- holemia (g/l de sangre)	Nivel de dificultad para ac- tuar en el tránsito	Efectos que se perciben en los individuos	Nivel de riesgo
0,0	Sin dificultad	Dominio pleno de facultades para circular responsablemente en el tránsito.	Nulo
0,3	Moderado	Disminuye la capacidad de atender a situaciones de peligro. La respuesta a las mismas se comienza a lentificar y se hace más confusa.	Medio
0,5	Moderado a severo	Se reduce la visión con dificultades de enfoque y esto ocasiona desatención a las señales de tránsito que no pueden ser percibidas adecuadamente.	Alto
0,8	Severo	La motricidad se ve afectada, se retardan los movimientos. Aparece una sensación de euforia y confianza. Manejo agresivo y temerario obedeciendo a impulsos sin razonar.	Alto
1,5	Crítico No puede conducir	Estado de embriaguez importante. Reflejos alterados y reacción lenta e imprecisa. La concentración visual se deteriora y mantener la atención se dificulta en extremo.	Muy alto
2,5	Crítico No puede conducir	Ebriedad completa. El individuo aparece como "narcotizado" y confuso. Su conducta es imprevisible y le es imposible tomar decisiones con certeza.	Severo
3	Crítico No puede conducir	Ebriedad profunda. Se pierde paulatinamente la conciencia como antesala al coma y principio del riesgo de muerte.	Extre- mo

Cabe aclarar que, a medida que aumenta la concentración de alcohol en sangre aumenta el riesgo de sufrir un accidente de tránsito y específicamente el riesgo de un accidente mortal. Los jóvenes, por distintas circunstancias (conductores inexpertos, consumos elevados los fines de semana, conducta desinhibida, etc.) son particularmente vulnerables. El aumento del riesgo de accidente y por ende de muerte se produce a un ritmo muy superior al del aumento del contenido alcohólico del conductor.

III) VELOCIDAD

El exceso de velocidad, sea por velocidad excesiva (conducir por encima del límite de velocidad establecido) o inapropiada (conducir demasiado rápido de acuerdo con las condiciones de la vía, pero dentro de los límites), está considerado casi de forma unánime como el mayor factor de riesgo de los siniestros viales. Por este motivo, las políticas y los programas de control de la velocidad tienen un papel clave en los esfuerzos para mejorar los indicadores de seguridad vial.

La velocidad, factor de riesgo crítico

Como se ha dicho, la velocidad es un factor de riesgo clave en los siniestros viales, e incrementa tanto la posibilidad de que ocurra un siniestro como la gravedad de las lesiones de quienes lo sufren. Además, la velocidad “engaña”, ya que en su percepción como factor de riesgo influyen muchas circunstancias, como las características del vehículo, la hora del día, las condiciones climáticas o el diseño y el estado de la vía por la que se circula.

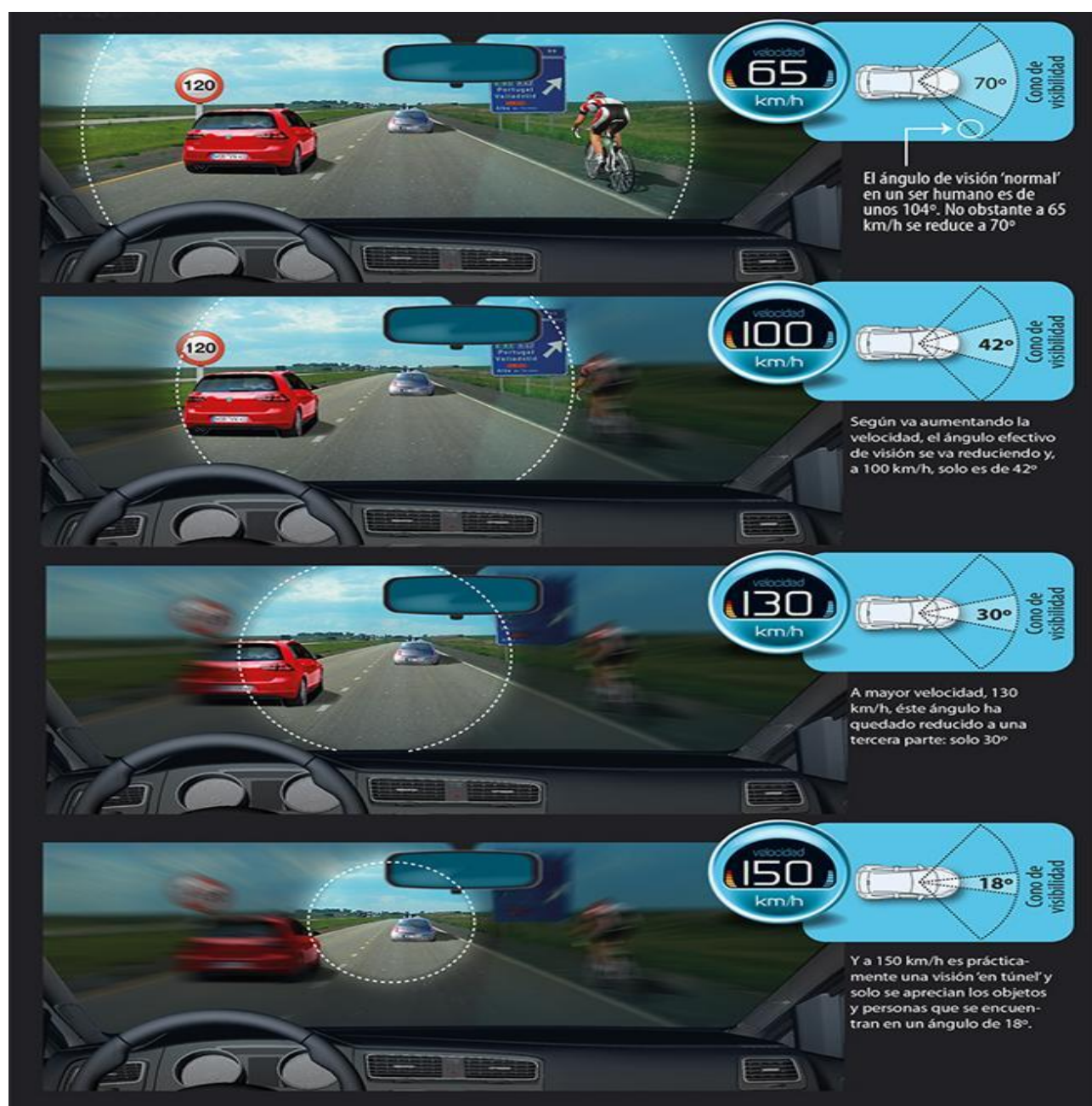
Cuando se conduce a velocidad excesiva aumenta la probabilidad de que el conductor pierda el control del vehículo, ya que tiene menos capacidad para anticipar los peligros. También impide que otros usuarios de la vía pública puedan prever adecuadamente el comportamiento del auto.

¿Cómo incide la velocidad en los siniestros?

En la relación entre velocidad y siniestros viales deben considerarse varios aspectos. Uno de los más importantes es que, con la velocidad aumenta la distancia que recorre un vehículo mientras su conductor reacciona ante la percepción de un obstáculo y toma la decisión de esquivarlo o frenar; en este sentido, también disminuyen las posibilidades de recuperar el control del vehículo en caso de que se pierda al haber menos margen de actuación.

Por otra parte, la mayor velocidad aumenta la inseguridad y el riesgo en la aproximación a una curva, y en una intersección se reduce la posibilidad de realizar maniobras evasivas de urgencia en caso de que otro vehículo se interponga. Y a todo esto hay que sumar que la gravedad de un siniestro y sus consecuencias aumentan con la velocidad debido a que las colisiones se producen a energías más altas.

En relación con el tiempo de respuesta de un conductor, aunque varios estudios han demostrado que puede llegar a ser de apenas un segundo, la mayoría de las veces se sitúa entre 1,5 y 4 segundos.



IV) USO DE TELEFONÍA CELULAR

El uso del teléfono celular hace que el conductor desvíe la mirada de la carretera, quite las manos del volante, aparte su mente del camino y de la situación existente. Es precisamente ese tipo de distracción, conocida como distracción cognitiva, la que tiene mayores consecuencias en el comportamiento del conductor.

Un cúmulo cada vez mayor de datos científicos muestra que las distracciones provocadas por el teléfono celular pueden afectar la actuación del conductor de distintas maneras, como por ejemplo, aumentando el tiempo de reacción (sobre todo el tiempo de reacción de frenada y la reacción ante las señales de tráfico), entorpeciendo su capacidad para mantenerse en el carril adecuado, haciendo que acorte la distancia de seguridad y, en términos generales, reduciendo su percepción de la situación de la carretera.

El uso del teléfono celular para enviar mensajes de texto mientras se está conduciendo puede tener efectos perjudiciales en el comportamiento del conductor. El envío de los mismos suele ser una forma de comunicación barata y es probable que el aumento del uso de esos servicios entre los conductores lo convierta en un importante problema de seguridad vial. Los conductores jóvenes suelen utilizar el teléfono celular cuando conducen con mayor frecuencia que los de mayor edad y son muy vulnerables a los efectos de la distracción, dada su poca experiencia al volante.

En consecuencia, cuando se distrae, su atención se ve temporalmente dividida entre lo que a menudo se denomina la "tarea principal", esto es, conducir; y otras "tareas secundarias" no relacionadas con la conducción. Así, por ejemplo, durante una conversación telefónica por celular, los recursos cognitivos del conductor (la capacidad de reflexión) se utilizan para analizar la situación de la conducción (tarea principal) y la conversación que está teniendo lugar (tarea secundaria). En consecuencia, la percepción que tiene el conductor del entorno, su capacidad para tomar decisiones y su desempeño en la conducción se ven afectados.

¿Es diferente conversar por celular que conversar con un pasajero en el vehículo?

Según algunos estudios, los efectos de hablar por teléfono celular en el desempeño de la conducción son similares a los efectos de mantener una conversación con un pasajero.

Ahora bien, otros estudios más recientes señalan que hay una diferencia considerable entre las dos situaciones, pues hay un mayor riesgo de distracción y mayores consecuencias para la conducción en el caso del uso del teléfono celular, que cuando se conversa con un pasajero. Los estudios realizados han puesto de manifiesto que un conductor que habla por celular tarda más en reaccionar que el que habla con un pasajero. La razón parece encontrarse en el hecho de que el pasajero es más consciente de la situación de conducción y de la carretera, y puede moderar, adaptar o demorar la conversación cuando las circunstancias de conducción son difíciles, lo que no ocurre durante una conversación telefónica.

Sin embargo, eso no significa que una conversación con un pasajero no pueda generar distracción.

Según distintos estudios, el riesgo de accidente de un conductor joven aumenta considerablemente por la presencia en el vehículo de pasajeros de edades similares a la suya.

Factor Vehicular

Este factor está integrado por el móvil que circula por la vía pública, vehículo motor o tracción a sangre o tracción mecánica. El vehículo debe contar con una serie de requisitos:

- seguridad activa
- seguridad pasiva

SEGURIDAD ACTIVA

La Seguridad Activa está orientada a evitar al máximo los siniestros viales y comprende el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia en la conducción garantizando una frenada estable y potente, buenas recuperaciones y un comportamiento previsible que permita superar las posibles situaciones críticas en el automóvil. La Seguridad Activa está compuesta por los siguientes dispositivos:

- ✓ Sistema de Suspensión (amortiguadores)
- ✓ Sistema de Frenos
- ✓ Sistema de Dirección
- ✓ Sistema de luces
- ✓ Sistema ESP
- ✓ Neumáticos
- ✓ Espejos retrovisores
- ✓ Bocina

Sistema de Suspensión

La suspensión sirve para dar comodidad al vehículo, disminuyendo la transmisión de irregularidades del terreno al habitáculo y favoreciendo el agarre del automóvil al suelo y, por lo tanto, su estabilidad. Los mecanismos de la suspensión que proporcionan seguridad y confort durante la conducción, aportando estabilidad al vehículo, se denominan amortiguadores.

El desgaste de los amortiguadores es difícil de detectar debido a que los conductores se acostumbran, de forma progresiva, a las deficiencias del sistema del auto. Sin embargo, debemos tener en cuenta su importancia, ya que el mal estado de los mismos produce graves trastornos en la conducción del vehículo en lo referido a:

- La distancia de frenado aumenta y se vuelve más inestable.

- Los neumáticos se desgastan mucho antes e inducen a la disminución de la sujeción; esto aumenta el riesgo del efecto planeo sobre el agua (aquaplaning).
- El nivel de confort de los ocupantes se ve reducido por las sacudidas durante la conducción.
- Se deterioran algunos de los elementos de los sistemas de suspensión y dirección del vehículo.
- Puede provocar encandilamiento a los conductores que transitan en sentido contrario.
- Se acentúa la inestabilidad de la dirección y la dificultad de controlar el vehículo en las curvas.

Sistema de Frenos

El freno es el mecanismo encargado de aminorar la marcha del vehículo o detenerlo mediante el rozamiento o fricción del tambor o disco con las pastillas.

Los sistemas de accionamiento de frenos más empleados en automóviles de uso particular son el mecánico y el hidráulico.

Los frenos pueden ser de tambor o de disco, aunque algunos fabricantes combinan ambos montando los frenos de disco en las ruedas delanteras y los de tambor en las traseras.

La fuerza de frenado debe asegurar una rápida detención de las ruedas pero sin llegar a bloquearlas.

Para que eso sea posible es fundamental tener en cuenta las condiciones de la vía y el estado general de los mecanismos del vehículo (neumáticos, suspensiones, etc.).

ABS (SISTEMA ANTIBLOQUEO DE RUEDAS)

El freno ABS optimiza la frenada y garantiza la gobernabilidad de la dirección en condiciones críticas.

El ABS nos permite:

- Controlar y maniobrar el automóvil durante el frenado, incluso en curva.
- Controlar la estabilidad durante el frenado.
- Aprovechar los espacios de frenado.

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

Al conducir por una vía en malas condiciones o con neumáticos que no se encuentran en el estado adecuado, es necesario mantener mayores precauciones.

¿Qué puede ocurrir frente a situaciones no esperadas como pueden ser una frenada de emergencia o mala adherencia del neumático? Difícilmente se pueda controlar el vehículo con las ruedas bloqueadas, el consiguiente alargamiento de la frenada y la posible pérdida de maniobra. Esto puede ocurrir porque las ruedas patinan durante la frenada y el neumático no puede controlar las fuerzas que actúan sobre él.

Sistema de dirección

La dirección orienta las ruedas a voluntad del conductor, con precisión y suavidad, e influye directamente en la estabilidad del vehículo. Si la dirección es asistida, el esfuerzo sobre el volante se reduce considerablemente a través de un sistema hidráulico que realiza la mayor parte del trabajo necesario para girar la dirección.

Los sistemas de dirección servoasistida permiten hacer menos esfuerzos en el volante a la hora de maniobrar el auto parado y

mantener una dirección correcta cuando circulamos a altas velocidades.

Sistema de luces

La importancia de una buena iluminación en el tránsito queda de manifiesto por el hecho, científicamente contrastado, de que el noventa por ciento de todos los datos que precisa un conductor se perciben a través de la vista, mientras que el diez por ciento restante se reciben por el oído y el sentido del equilibrio.

Sin embargo, de día el ojo recibe un exceso de información que a veces puede desembocar en un error de conducción por distracción, situación que se invierte completamente por la noche: el ojo padece un importante déficit de información. En estas condiciones, la capacidad visual del conductor se reduce al veinte por ciento respecto a la conducción diurna, los contrastes son reducidos, así como la habilidad para percibir distancias y campos de visión.

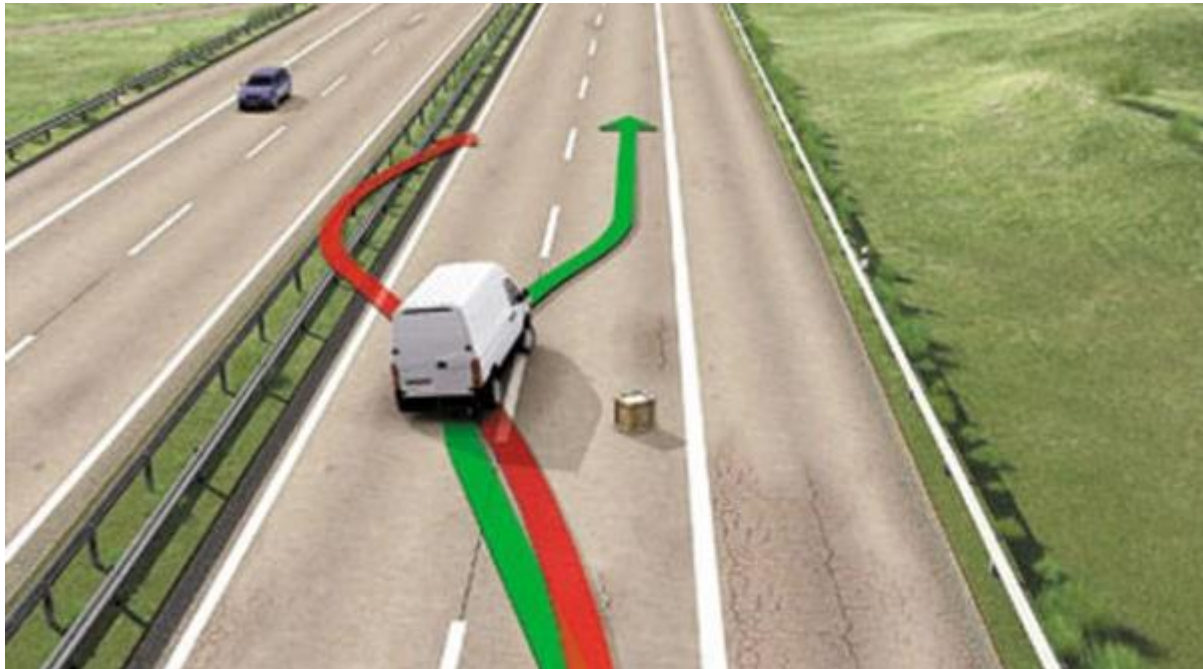
Se debe agregar que, los conductores, a menudo, no son conscientes de la importancia de encender las luces cuando se está circulando y es que **el alumbrado del vehículo es fundamental no sólo para ver sino también para ser vistos**. Muchos de los accidentes de tráfico que se producen cada día son debidos a que los mismos no detectan la presencia de otro vehículo o usuario en la vía. Con una mala iluminación aumenta el riesgo de accidentes, al tener menos tiempo de reacción y una mayor fatiga visual.

Sistema ESP

El **control electrónico de estabilidad**, también conocido como **ESP**, es un sistema de seguridad activa que actúa cuando se alcanza un límite de adherencia crítico. El sistema ayuda al conductor a controlar el vehículo frenando las ruedas de manera individual y ajustando la potencia del motor.

Su función es conseguir que el vehículo se mantenga en la trayectoria marcada por el conductor con el volante, reduciendo en buena medida los siniestros viales derivados de un derrape. Normalmente esta actuación se produce mediante el frenado selectivo de las ruedas. Se

estima que este sistema es capaz de reducir en un 80% de los accidentes por derrape.



Neumáticos

Los neumáticos, como elementos básicos en la seguridad activa de los automóviles, deben desarrollar y garantizar las máximas prestaciones posibles.

Esto requiere una amplia gama de condicionantes dinámicas en su diseño y construcción, debido a las exigencias de este componente en su servicio. Las ruedas son el último eslabón de transmisión de movimiento en el vehículo y su punto de apoyo en el suelo.

El neumático es un elemento de seguridad fundamental en nuestro vehículo. Su estado influye sobre el comportamiento del automóvil. Presión y estado del dibujo son factores a tener en cuenta para contar con la absoluta garantía que el neumático cumple correctamente sus funciones.

Profundidad del dibujo:

La profundidad del dibujo debe tener como mínimo 1,6 mm., aunque es conveniente no bajar de los 2 mm. Una profundidad inferior compromete el agarre y, sobre pavimento mojado, puede producir aquaplaning. Para conocer la profundidad del dibujo de las ruedas, es importante recordar que los neumáticos disponen de testigos, situados en diferentes puntos, al fondo de los canales de drenaje. Cuando dibujo y testigo se encuentran al mismo nivel, necesitamos, obligatoriamente, cambiar el neumático.

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



¿Qué es el aquaplaning?

Una de las situaciones de riesgo más temida por los conductores es el aquaplaning, un fenómeno producido en lluvia que hace perder el control del vehículo.

El aquaplaning se produce porque los canales que forman el dibujo del neumático no son capaces de evacuar toda el agua que pisa y entonces flota. Si se conduce despacio, el agua es capaz de “escapar” por los canales del neumático porque tiene tiempo para hacerlo. Cuanto menos tiempo tenga para escapar más fácil es flotar, pero no sólo depende de la velocidad.



Espejos retrovisores

Los espejos retrovisores son unas partes fundamentales de un vehículo y actúan como una extensión de los propios ojos, al ofrecer una completa visión tanto en los laterales como en la parte trasera. Debido a su importancia para evitar accidentes de tráfico, hay que contar con unos espejos reglados, en perfecto estado y que ofrezcan una visión totalmente nítida.

Precisamente, los espejos retrovisores, así como los frenos y los diversos controles de estabilidad, también forman parte de la seguridad activa de un vehículo, debido a que asisten de manera permanente al conductor a la hora de realizar una maniobra segura. Pero es importante saber cómo colocarlos para evitar que se obstaculice el campo visual y se formen los puntos ciegos.

¿Qué son los puntos ciegos?

Un punto ciego al conducir un vehículo **se genera por la forma de la carrocería del automóvil y la incorrecta configuración de los espejos retrovisores**, lo que hace que la visión se vea obstaculizada en ciertas áreas.

En realidad, en esos puntos ciegos del o los espejos retrovisores es imposible ver lo que pasa en el exterior del vehículo y, **generalmente, se producen en los pilares del parabrisas delanteros y traseros**, aunque también son comunes en la parte de atrás del auto, debajo del cristal. Los puntos ciegos en los espejos del auto también son conocidos como “ángulo muerto”.

Eliminar los puntos ciegos del retrovisor



Fig. 1

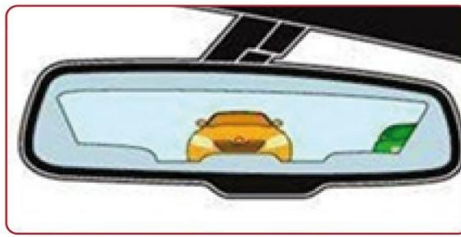


Fig. 3

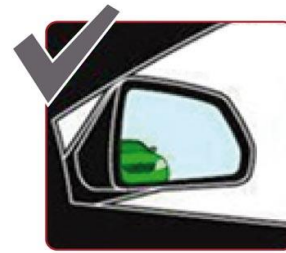


Fig. 4



Fig. 2



Fig. 5

Punto Ciego

Cuando usted ajusta su espejo para eliminar el punto ciego, (fig.1), debe hacerlo de tal manera que usted no vea su propio vehículo (auto azul).

Si lo ajusta como es la costumbre, (fig. 2) usted ve parte de su propio auto y pierde de vista el auto rojo, lo que puede causar un accidente.

Ver en horizonte

Los tres espejos del auto trabajan en conjunto: cuándo un vehículo salga de su espejo centra (fig. 3) inmediatamente debe aparecer en el espejo lateral (fig. 4).

En el ajuste tradicional (fig. 5) usted notará que el espejo lateral y el central muestran la misma parte del auto amarillo, lo que indica que están mal regulados.

Bocina

La principal función del claxon (bocina) de un vehículo es alertar de un peligro a otros conductores o usuarios de la vía, pero a menudo, de forma incorrecta, se utiliza para otras muchas cosas: saludar a un

amigo, avisar a otro vehículo detenido en un semáforo de que este ha cambiado a verde, para quejarte sobre una maniobra incorrecta de otro conductor, de forma insistente cuando un coche obstaculiza la vía.

En el caso del uso del claxon, éste viene regulado en el artículo 48 de la Ley Nacional de Tránsito. En su inciso “v”, reza lo siguiente: “Se encuentra prohibido usar la bocina o señales acústicas **salvo en caso de peligro o en zona rural**, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas”.

SEGURIDAD PASIVA

Los dispositivos comprendidos en la Seguridad Pasiva reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando acontece un siniestro. La Seguridad Pasiva está compuesta por los siguientes dispositivos:

- Airbag
- Cinturón de seguridad
- Apoya cabezas
- Carrocería deformable
- Casco y vestimenta (motos)

a) Airbag

Es una bolsa inflable de material liviano, sintético y resistente, es acompañada por un detector de impactos con sensores que detectan la desaceleración del vehículo e inflan la bolsa instantáneamente. Su función es disminuir los efectos que tiene la fuerza de desaceleración sobre los ocupantes del vehículo, amortiguando el golpe contra el volante, el tablero o asientos delanteros. El **airbag** es un dispositivo instalado como complemento de los cinturones de seguridad de tres puntos y de los sistemas de retención en los vehículos de motor.

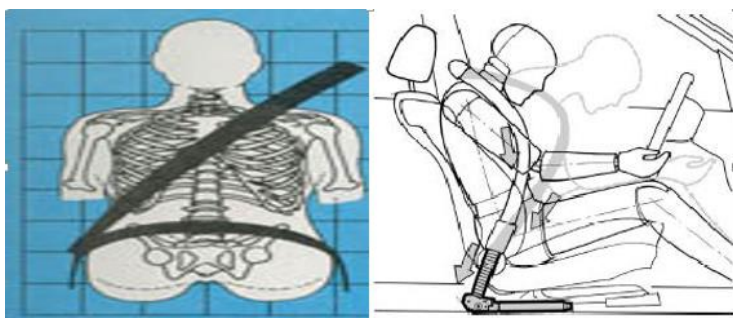


b) Cinturón de seguridad

Deben tener tres puntos de sujeción, es decir, una combinación de cinturones abdominal y diagonal, y deberán contar con hebillas de seguridad con un botón de apertura rápida. Su función es sujetar a las personas en caso de desaceleración brusca o choque frontal.

Es decir que es el mejor salvavidas en caso de accidente. Cuando los pasajeros viajan en el vehículo, aunque no lo sientan, están desplazándose a la misma velocidad que el mismo. Pero, en caso de una detención brusca, todo lo que no se encuentra atado dentro del auto seguirá su viaje hacia delante, como consecuencia de la ley física de la inercia y sólo se detendrá cuando choque contra algo (puede ser el tablero de instrumentos, el parabrisas, el asfalto, etc.)

Por eso va colocado en las partes más duras del cuerpo (parte interna del hombro, pasando sobre el esternón, abrochándose a la altura de la cadera) que tienen como finalidad absolver la energía de detención para luego distribuirla hacia el resto del cuerpo.



a) Apoyacabezas

Su función consiste en evitar que la cabeza realice movimientos bruscos en sentido diferente al tórax (efecto latigazo).

Contiene una parte saliente cuyo borde debe situarse entre el límite superior de la cabeza y la altura de los ojos, a una distancia no mayor a 5cm; de manera de mantener alineado el cuello con la columna vertebral.

Se puede observar, con mayor frecuencia, que las personas que van a adquirir un vehículo nuevo tienden a priorizar el hecho de que cuente con ABS y doble airbag. Sin embargo, no se suele poner atención en la importancia de los apoyacabezas. Tal vez porque es un elemento que muchos asocian al confort, porque no se encuentra delante de nuestros ojos o porque nunca sentimos necesitarlo. Sin embargo, el apoyacabezas bien regulado es uno de los dispositivos de seguridad pasiva más importantes.

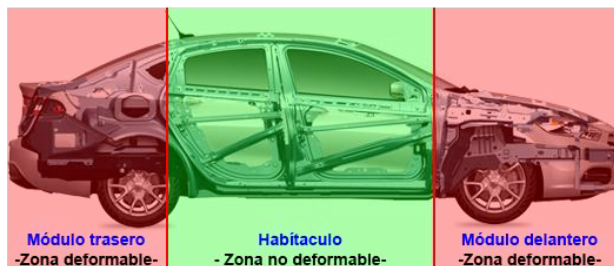


b) Carrocería deformable

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

Actualmente los automóviles son diseñados y construidos para que, tanto en caso de colisión delantera como trasera, su carrocería se acomode amortiguando las consecuencias que podrían sobrevenir por una brusca desaceleración.

Este tipo de carrocería se denomina “Carrocería con deformación programada”. También se promueven habitáculos rígidos, antivuelco.



c) Casco y vestimenta en motos

El casco de seguridad para motocicletas es un elemento que cubre la cabeza, integralmente o en su parte superior, para protegerla de eventuales golpes.

Es obligatoria la utilización del casco reglamentario, correctamente colocado y sujetado, por parte de todos los ocupantes de la moto. Su función consiste en Reducir el riesgo de traumatismo craneoencefálico llevando a cabo tres funciones:

- *Reducir la desaceleración del cráneo y por tanto disminuir el movimiento del cerebro al absolver el impacto.
- *Dispersar la fuerza del impacto en una superficie más grande, evitando que se concentre en áreas particulares del cráneo.
- *Prevenir el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto actuando como una barrera mecánica entre ambos.



Es importante recordar que el ARTICULO 29 de la ley nacional exige que las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación.

En cuanto a la vestimenta del conductor de un moto vehículo, podemos mencionar que está compuesta por:

- Traje de Seguridad de cuero o material resistente, con protección en rodillas, codos y hombros.
- Zapatos y guantes resistentes.

Teniendo como principal función la protección especial de distintas partes del cuerpo.

Factor Ambiental

El factor ambiental está integrado por:

- a) estructura vial,
- b) el clima
- c) el señalamiento de tránsito vertical, luminoso y horizontal.

A- Estructura Vial

En cuanto a este tema podemos decir que la legislación vigente determina que 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 personas discapacitadas.

Conviene subrayar que el Decreto N° 779/95 reglamentario de la Ley de Tránsito, en su Anexo L, determina el Sistema de Señalización Vial Uniforme, el que comprende la descripción, significado y ubicación de los dispositivos de seguridad, control de tránsito y la consecuente reglamentación de las especificaciones técnicas, normalización de materiales y tecnologías de construcción, colocación y demás elementos que hacen a la calidad y seguridad de la circulación vial.

La función de una estructura vial es asegurar que esta se mantenga en buena condición y funcionamiento de forma continua; optimizar el uso de los recursos públicos invertidos en su desarrollo y conservación, lo que no necesariamente significa gastar lo mínimo posible.

B- El clima

Conducción en circunstancias especiales

Al circular un conductor se puede encontrar con factores meteorológicos o elementos ambientales adversos que requieren una concentración extra para no perder el control de un vehículo. En estos casos, cualquier prudencia adicional es recomendable. Y más aún, si se conduce un vehículo con gran tonelaje.

Conducción con lluvia

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

- La disminución del campo visual.
- Modifica la distancia comúnmente necesaria para detener el vehículo.

En caso de lluvia es conveniente:

- Circular a menor velocidad.
- Guardar una distancia mayor con el vehículo que circula adelante.
- Evitar toda maniobra, desaceleración o frenada brusca.
- Mantener en funcionamiento el limpiaparabrisas.
- Recordar que los demás vehículos pueden salpicar dificultando aún más la visión.
- Mantener en buen estado las luces del vehículo, ya que en caso de lluvia es importante ser visto con claridad.

Conducción con niebla

La niebla está formada por nubes muy bajas, que dificultan la visión según la concentración de las gotas que la forman. Puede presentarse tenue, imperceptible o muy densa y ser una verdadera barrera que anula la visión.

Estadísticamente, los siniestros de tránsito relacionados con la niebla llegan a los niveles más altos de fatalidades. Este efecto climático puede aparecer sorpresivamente en lugares bajos, al salir de una curva, al bajar de una loma o al ingresar a lugares con poco viento que favorecen la permanencia de bancos de niebla.

En el pavimento, la niebla tiene el efecto de una tenue llovizna que va depositándose sobre el mismo, generando una película de humedad que reduce la adherencia de las cubiertas de manera considerable.

En caso de niebla tener en cuenta lo siguiente:

- Mantener encendidas las luces bajas. Las luces altas molestan a los otros conductores y producen un efecto de encandilamiento, al reflejarse en la niebla.
- No circular con las balizas prendidas. Estas sólo deben utilizarse cuando el vehículo se estaciona al costado de la ruta o está completamente detenido.
- Respetar la velocidad de circulación indicada en la ruta con las señales horizontales que tienen forma de "V" invertida: una señal indica que se debe ir a 40 km/h, 2 de esas señales juntas, a 60 km/h.
- Guiarse por la señalización de la vía de circulación. La línea blanca al costado de la ruta sirve de referencia para orientarse.
- Utilizar faros antiniebla, en caso de poseerlos.
- Conducir con regularidad, evitar frenar bruscamente o con frecuencia, ya que es peligroso para quienes circulen detrás.
- No sobrepasar a otros vehículos.
- Mantener la distancia adecuada con el vehículo que circula adelante, ya que la humedad en el pavimento reduce la adherencia de las cubiertas.
- Apagar la radio para concentrarse en los sonidos de otros vehículos y tratar de ubicar su posición. Los acompañantes deben mantener silencio.
- Las maquinarias especiales no pueden circular los días o momentos de niebla.
- Desempañar el parabrisas y la luneta.

Encandilamiento durante la conducción nocturna

En la conducción nocturna, las pupilas se encuentran totalmente abiertas para poder captar el máximo de luz posible. Cuando las luces altas del vehículo contrario encandilan al conductor, sus pupilas demoran de cuatro (4) a siete (7) segundos aproximadamente en restablecer la visibilidad (esto varía en función de la edad, el estado psicofísico, los hábitos de descanso, etc.).

Conducir a 100 kilómetros por hora implica recorrer una distancia de, aproximadamente, 30 metros en un segundo, por lo que en caso de encandilamiento se recorrerían de 120 a 210 metros a ciegas.

Al observar un vehículo desplazándose en sentido contrario, con las luces altas encendidas se debe disminuir la velocidad y aumentar la distancia entre el vehículo de adelante y el propio; hacer guiño con las luces altas/bajas y, finalmente, dirigir la vista hacia la derecha, es decir, hacia la línea de banquina.

Se debe recordar que de noche la visibilidad es de la mitad de la que hay durante el día.

C- Señales viales

El espacio público por el cual se transita se encuentra señalizado y demarcado conforme a un sistema de reglas de circulación, que se expresan a través de señales, símbolos y marcas de señalamiento vial. Estas señales son los medios que indican a los usuarios la forma adecuada y segura de circular. Los colores de esas señales permiten identificarlas fácilmente: rojo, amarillo, verde, azul, negro y blanco.

El espacio vial, se rige por lo establecido en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, N° 24.449, en lo que refiere al Sistema de Señalización Vial Uniforme (artículo 22, anexo L).

Dicho sistema está comprendido por la descripción, significado y ubicación de los dispositivos de seguridad y control del tránsito, con el propósito de brindar información al usuario de la vía pública a través

de órdenes, advertencias, indicaciones u orientaciones mediante una forma comunicacional unívoca para todo el país.

Para circular por el espacio público es importante que conozcamos los tipos de señales existentes:

- la demarcación horizontal
- la señalización luminosa
- la señalización vertical

La demarcación horizontal

Las marcas viales o demarcación horizontal son las señales de tránsito dibujadas sobre la calzada con el fin de regular, transmitir órdenes, advertir, informar y encauzar la circulación.

Los conductores deben tener en cuenta que no se debe circular sobre ellas. Los colores usados para la demarcación de estas señales son el blanco, amarillo y rojo.

Las señales de demarcación horizontal son las siguientes:

Señales de demarcación horizontal

- Longitudinales a lo largo de la vía: tienen por función ubicar al conductor dentro de la calzada. Se denominan líneas divisorias de carril o de manos (centrales) y de borde de calzada.



- Longitudinales blancas: separan las corrientes de tránsito de una misma dirección.



- Longitudinales amarillas: separan las corrientes de tránsito en dirección opuesta.



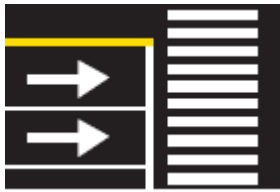
- Blancas de trazo intermitente: delimitan los carriles de circulación. Tienen carácter permisivo para cambiar de carril.



- Continuas blancas o amarillas: son de carácter restrictivo, no pueden ser cruzadas y no habilitan el cambio de carril. Cuando se presentan como líneas dobles (perpendiculares contiguas) indican un máximo riesgo y restricción. O sonoras que al ser pisadas por neumáticos producen sonidos audibles. También se completa la marcación con tachas metálicas, cerámicas o retrorreflectivas



- Línea de detención: indica la ubicación donde detener el vehículo previo al:
 - cruce de peatones
 - cruce ferroviario
 - semáforo
 - señalización vertical
 - bocacalle ocupada



SEÑALIZACIÓN LUMINOSA

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

Están controladas por dispositivos manuales o automáticos de tecnología mecánica o electrónica.

El semáforo es el dispositivo de control que asigna en forma alternativa el derecho de paso a cada movimiento o grupo de movimientos de vehículos o peatones que confluyen sobre un determinado punto de la vía.

Los colores de las luces indican:

LUZ ROJA significa DETENERSE. No cruzar la calle mientras se encuentre encendida la luz roja. Esperar hasta que se encienda la luz verde, que indica la permisión de cruce.

LUZ AMARILLA significa PRECAUCIÓN. Corresponde detenerse y esperar la luz verde para cruzar.

LUZ VERDE significa AVANCE. Es obligatorio hacerlo salvo en caso de falta de espacio al otro lado del cruce.

LUZ INTERMITENTE ROJA advierte la presencia de un cruce peligroso. Indica precaución para realizarlo.

LUZ INTERMITENTE ROJA DE LA SEÑAL FERROVIARIA de PASO A NIVEL y/o descenso de la barrera, significan DETENERSE.



SEÑALIZACIÓN VÉRTICAL

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

Estas señales se dividen en 3 categorías:

a. Señales reglamentarias

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

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

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



b. Señales preventivas

Cumplen la función de advertir sobre situaciones presentes en la vía pública que no garantizan un tránsito seguro por las calles o vías de circulación. No imparten directivas pero ante una advertencia el conductor debe adoptar una actitud o conducta adecuada. Se caracterizan por tener forma cuadrada y fondo amarillo con diagonal vertical, borde y símbolo negro. Las de máximo peligro tienen forma triangular



c. Señales informativas

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



SEÑALAMIENTO TRANSITORIO

Las señales transitorias son de color anaranjado.

Indican cambios ocasionales en la vía o la presencia de trabajadores o maquinarias sobre la misma. Su función es lograr el desplazamiento de vehículos y personas de manera segura y cómoda, evitando posibles siniestros viales y demoras innecesarias.



El término “accidente” en el seguro y en el derecho.

Con respecto a la palabra siniestro, las compañías aseguradoras y el público en general, hacen referencia a la totalidad de incidentes en carretera y accidentes, sean resultado de un pequeño golpe o de un choque de graves consecuencias, haya o no víctimas; es decir, se describe todo lo que conlleve una probable indemnización por daños.

Son muy raros y escasos los incidentes de tránsito que pueden denominarse accidente, porque la mayoría de los sucesos y de las colisiones que ocurren en diariamente no suelen ser “accidentales” ni tampoco suelen ser “casuales”, lo que suelen ser es “multicausal”.

Como consecuencia de lo dicho, entendemos que casi todos esos sucesos son previsibles y por tanto, estamos hablando de siniestros.

Sin embargo, es importante tener claro la diferencia entre siniestro y accidente. A partir de allí, es necesario realizar un serio y profundo cambio de mentalidad por parte de peatones y conductores; comenzando por abandonar esa costumbre de no asumir los resultados de sus propios actos y de culpar a otros, por sistema, al prójimo o a la fortuna. Dependerá de que cada uno interiorice estas

pequeñas reflexiones para adquirir un cambio de comportamiento que los ayude como personas, mejorando la cultura de la conducción que haga que la inseguridad vial vaya reduciendo sus siniestras cifras.

Dentro del mercado del seguro un *siniestro de tránsito* es un hecho que produce un daño en personas o cosas como consecuencias de la circulación. Siempre es evitable y siempre perjudiciales a más de una persona, es decir, tiene consecuencias sociales.

Tradicionalmente, en el derecho laboral, accidente es la acción súbita de una causa exterior que provoca una lesión corporal. La jurisprudencia reciente, sin embargo, parece haber abandonado la exigencia de la exterioridad de la causa.

Ahora bien, en el lenguaje jurídico, es todo suceso que provoca un daño, sobre la base de un acontecimiento eventual que altera el orden natural de las cosas.

Conviene subrayar que en el derecho penal, cuando no es previsible carece de consecuencias jurídicas, en materia civil sólo puede provocarlas cuando el obligado ha tomado a su cargo el caso fortuito.

Así mismo, para la organización mundial de la salud es un acontecimiento no premeditado cuyo resultado es un daño corporal identificable.

Con respecto a las "condiciones generales de los seguros de accidentes personales", el mismo es "toda lesión corporal que pueda ser determinada por los médicos de una manera cierta, sufrida por el asegurado independientemente de su voluntad, por la acción repentina y violenta de o con un agente externo".

Causas de accidente de tránsito

Los hechos de tránsito no son consecuencia de la mera casualidad. Por el contrario existe relación de causalidad entre éstos y los diversos factores (vehicular, humano y ambiental) que los producen.

Como se ha dicho, los siniestros viales son casi siempre causados por la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de los conductores, pasajeros o peatones. Sólo en un número limitado de hechos son atribuibles a fallas mecánicas inesperadas o condiciones ambientales desfavorables.

Las principales causas que ocasionan siniestros son:

- No respetar las normas de tránsito.
- Conducir a una velocidad que supere las máximas permitidas.
- Conducir estando bajo los efectos del alcohol y/o estupefacientes que disminuyan las condiciones psicofísicas.
- La somnolencia.
- Otras causas que generan falta de atención al conducir.

Unidad 3.

Condiciones psicofísicas requeridas por Ley para conducir vehículos

En esta última unidad vamos a revisar lo que establece la Ley Nacional de Tránsito 24.449 en cuanto a las condiciones para conducir, y las condiciones psicofísicas necesarias.

La ley, en este sentido norma textualmente:

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 debe 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.

Podemos destacar que la mencionada ley establece de forma expresa que, para poder conducir un vehículo, tanto el conductor como el rodado, deben encontrarse en adecuadas condiciones de seguridad. Pero ¿Cuáles son esas condiciones?

Como ya hemos visto, el factor humano es una de las principales causas de siniestros viales. Por eso, es parte de la conducción responsable evaluar si el estado físico y mental de una persona es adecuado a la hora de conducir el vehículo.

Con respecto a este tema, se examinarán diversos aspectos de las condiciones psicofísicas que se deben tener en cuenta.

LA VISTA

Es uno de los sentidos más importantes para el desarrollo de una conducción segura. Es significativo que el conductor logre ver “con el rabillo de los ojos” para obtener la llamada visión periférica, que permite la observación lateral sin la pérdida de visión frontal. Este tipo de visión permite percibir todo tipo de imprevistos a cualquier lado del automóvil. Si es necesario ver a los lados con mayor profundidad, se deben utilizar los distintos espejos (retrovisor frontal y laterales).

Conducir de noche

En el caso de circular por la noche, hay que tener en cuenta todos los riesgos que existen. Principalmente, el conductor pierde agudeza visual y disminuye su campo de visión, por lo que cuesta más interpretar correctamente las señales. Además, la oscuridad puede ocultar peligros que son visibles a la luz del día, por lo que hay que circular con una mayor precaución. La aparición de cansancio y fatiga se produce principalmente entre las 4 y las 6 de la mañana, cuando baja nuestro nivel de alerta.

REGLA DE ORO PARA CONDUCIR DE NOCHE:

- Reducir la velocidad: debemos ser capaces de parar totalmente el vehículo dentro del campo de iluminación de los faros. En ruta, la velocidad máxima recomendada es de 90 kilómetros por hora.
- Mantener la distancia de seguridad.
- Aumentar la frecuencia de mirada por los retrovisores: al menos, debemos mirar cada diez segundos.
- Aumentar la frecuencia de las paradas: se debe parar para descansar las piernas y limpiar bien los cristales para que no se entorpezca nuestra visión.
- Parar si aparecen síntomas de fatiga.
- Parar si aparecen síntomas de somnolencia.
- En ruta, donde no haya posibilidad de deslumbrar a otros vehículos, utilizar las luces altas en lugar de las bajas, así aumentará la percepción nocturna.
- Quitar las luces altas en adelantamientos: para que no existan riesgos de deslumbramiento; si nos cruzamos con otro vehículo, se deben quitar las luces altas y se pondrán las bajas.
- Reducir la intensidad de la luz del cuadro de instrumentos: cuanta más luz haya en el interior, peor se ve en el exterior.

EL OÍDO

Poseer una buena audición es tan necesario como una buena visión, ya que se pueden prevenir siniestros de tránsito a través de bocinas, campanillas de paso a nivel y ruidos de neumáticos entre otros sonidos. Por estas razones se recomienda, además del examen psicofísico, evitar escuchar música a volúmenes altos y hablar por celular mientras se conduce.

LA CONDUCCIÓN CON CAPACIDADES DIFERENTES

Las personas con capacidades diferentes también pueden conducir un vehículo. Se entiende por conductor con capacidades diferentes a aquellas personas que presentan alguna disminución particular del aparato locomotor, básicamente de las extremidades, y que le impide el manejo usual de los mandos y palancas que se utilizan habitualmente para la conducción de los vehículos a motor. Para que estas personas puedan conducir correctamente se deben efectuar

modificaciones y/o adaptaciones en los vehículos, que deben estar homologadas y sólo pueden ser realizadas por talleres autorizados y personal especializado, a fin de permitir la conducción con seguridad.

Las personas con capacidades diferentes deben realizar el trámite de obtener la licencia de conducir como cualquier postulante, con la salvedad que se deberá concurrir con el auto adaptado para rendir el examen teórico-práctico. En esa ocasión, se verificará que la adaptación sobre el vehículo supla correctamente la necesidad especial requerida para el caso concreto y resulte efectiva como el comando original del vehículo.



LOS FACTORES QUE AFECTAN LAS CONDICIONES FÍSICAS

El cansancio, el consumo de medicamentos o el uso de auriculares entre otros, son factores que afectan nuestras condiciones físicas y, por consiguiente, impiden conducir responsablemente.

El cansancio

Para conducir de modo responsable las personas deben estar descansadas debido a que el cansancio provoca falta de visión y disminuye la capacidad de reacción para tomar las decisiones adecuadas en las diversas maniobras que se pueden presentar. Un conductor cansado no toma buenas decisiones y pone en peligro su vida y la de los demás.

Consejos para evitar el cansancio en viajes de larga distancia:

- Antes de salir de viaje, dormir adecuadamente la noche anterior.
- No salir de viaje cansado.

- No tomar medicamentos que provoquen somnolencia.
- No comer demasiado o no comer alimentos de difícil digestión, debido a que provoca sueño.
- Tomar pausas para descansar. Parar cada hora, aproximadamente, o tomar un descanso en caso de considerarlo necesario. Un descanso de pocos minutos puede salvar la vida. Tomarse el tiempo suficiente para completar el viaje con seguridad.
- En caso de tener sueño, no seguir conduciendo.
- Alternar la conducción con otras personas para descansar

Los medicamentos y la conducción

La ingesta de algunos medicamentos puede afectar gravemente la conducción. Es importante realizar una consulta médica para saber los efectos, consecuencias y/o contraindicaciones que puede ocasionar un determinado fármaco en el organismo y leer los prospectos de los mismos para saber si afectan o no la capacidad conductiva. La medicación contra la depresión, los trastornos de ansiedad, la tensión nerviosa, el tratamiento de alergias, virus en general, etc., pueden ocasionar somnolencia, trastornos visuales, y otros efectos adversos para la conducción segura.

Teniendo presente lo descripto anteriormente, se consideran alterados los parámetros normales para una conducción segura cuando existe somnolencia, fatiga o alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico, variando el pensamiento y el razonamiento.

Las drogas y su relación con los siniestros de tránsito

Al igual que el alcohol y algunos fármacos, el consumo de ciertas sustancias puede alterar gravemente la capacidad de conducción. Entre las más comunes podemos enumerar el cannabis, la cocaína, el éxtasis, los alucinógenos y las anfetaminas.

Es importante tener presente los peligros concretos y reales que derivan de la conducción bajo los efectos de las mismas recordando siempre el riesgo que producen a la salud en su integridad.

ALGUNOS EFECTOS PRODUCIDOS POR LAS DROGAS:

- Alteran la percepción del entorno del tránsito, por ejemplo la visión de los colores.
- Alteran la percepción del tiempo y del espacio, provocando un mal cálculo de las distancias.
- Dificultan la concentración, produciendo mayores probabilidades de sufrir distracciones al volante.
- Aumentan el tiempo de reacción, por lo que se recorren más metros antes de poder detener el vehículo ante una emergencia.
- Estimulan una fuerte somnolencia al volante.
- Provocan un comportamiento más competitivo o agresivo con los demás conductores.
- Causan conductas impulsivas que potencian los errores al volante.
- Condicionan una sobrevaloración de las propias capacidades al volante y aumentan la tolerancia de riesgo. Provocan la realización de más infracciones tornando la conducción más peligrosa.

La ley de tránsito - 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.
- Estar descansado
- Conocimiento de la normativa vigente en materia de tránsito

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:

EXHIBICION DE DOCUMENTOS.

Al solo requerimiento de la autoridad competente se debe presentar la licencia de conducir y demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que la ley contemple.

REQUISITOS PARA CIRCULAR.

Para poder circular con automotor es indispensable:

- a) Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente;
- b) Que porte la cédula, de identificación del mismo; (Expresión “vencida o no, o documento” vetada por art. 8° del Decreto 179/1995 BO 10/02/95)

Poseer la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional vigente, para los casos que así corresponda, otorgada conforme el presente régimen. **Modificado por Dec. 26/2019**

- c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el art. 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 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, so riesgo de aplicación del Art. 72 inc. 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.

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 sumisión;

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.

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 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.

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.

En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita

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 estacionar en la parte externa de la vereda, cuando su ancho sea mayor a 2,00metros y la intensidad de tráfico peatonal así lo permita;

4. Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento;
5. Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento;
6. En los accesos de garajes 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 periodo 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;

VELOCIDAD MÁXIMA.

Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

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

b) En zona rural:

1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;
2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;
3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;

c) En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;

d) En autopistas: los mismos del inc. 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.

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.

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

RETENCIÓN PREVENTIVA.

La autoridad de comprobación o aplicación debe retener dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

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 art. 19.
6. El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir;

En los supuestos de comisión de alguna de faltas graves enunciadas en los incisos m), n), o), s), w), x) o y) del artículo 77 de la presente ley, la Autoridad de Comprobación o Aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la remplazará con la entrega, en ese mismo acto, de la Boleta de Citación del Inculpado. Dicho documento habilitará al inculpado para conducir sólo por un plazo máximo de TREINTA (30) días corridos, contados a partir de la fecha de su confección.

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.
- m) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales;
- n) La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un DIEZ POR CIENTO (10%);
- ñ) La conducción, en rutas, autopistas y semiautopistas, a una distancia del vehículo que lo precede menor a la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha, conforme los parámetros establecidos por la presente ley y su reglamentación;
- o) La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos;
- p) La conducción de vehículos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo;
- q) La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor;
- r) La conducción de vehículos propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto;

- s) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario;
- t) La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correa de seguridad;
- u) La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera;
- v) La realización de maniobras de adelantamiento a otros vehículos sin respetar los requisitos establecidos por la presente ley;
- w) La conducción de vehículos a contramano;
- x) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria;
- y) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 de la presente ley.

***Incorporado por Ley 26.363 (BO 31.395 – 30 de abril de 2008).**

z) La falta de pago del peaje o contraprestación por tránsito

***(Inciso sustituido por art. 23 de la Ley N° 27.445 B.O. 18/06/2018).**

La Licencia Nacional de Conducir

Es el documento que habilita legalmente a las personas de nuestro país a conducir vehículos en la vía pública.

En otras palabras, encontrarse habilitado implica que se reúnen las aptitudes, destrezas y conocimientos necesarios para conducir un vehículo, sin riesgos para uno ni para los demás. También que se posee el conocimiento suficiente de las normas de circulación, formas de conducción segura y que se tiene la actitud social para cumplirlas y respetarlas. Implica, además, el compromiso del titular que aceptará y acatará las exigencias y órdenes de la autoridad, y que se someterá a

todos los controles establecidos en la vía pública en función de la seguridad vial.

Por lo tanto, el conductor debe portar siempre su licencia habilitante y entregarla a la autoridad competente en caso que se le solicite, quien debe devolverla luego de verificarla, salvo en los casos dispuestos por la ley (vencimiento, caducidad, falsificación, adulteración, pérdida de aptitud psicofísica o inhabilitación).

Es importante recordar que la Licencia Nacional de Conducir puede obtenerse a partir de las siguientes edades, según la clase:

- Veintiún (21) años para las clases de licencias C, D y E;
- Diecisiete (17) años para las restantes clases;
- Dieciséis (16) años para ciclomotores.

Modificación de Datos

Todo conductor debe ser titular de una sola licencia que lo habilite para conducir el automotor con el que circula. Todo dato del conductor que se encuentre en la Licencia debe estar actualizado en forma permanente, debiendo denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella a la Jurisdicción que corresponda. Si el cambio ha sido de jurisdicción debe solicitar el reemplazo ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgársela, previo nuevo informe de antecedentes, contra entrega de la anterior y por el período que le resta de vigencia. La licencia caduca a los noventa (90) días de producido el cambio no denunciado debiendo ser secuestrada por la autoridad de aplicación y remitida a la autoridad expedidora.

Conclusión

Para concluir, en el espacio público las personas se cruzan e interactúan entre sí; la única forma de hacer posible que esa situación sea más humana es ser conscientes de que los otros son la posibilidad de ampliar y reforzar la humanidad de cada uno.

El tránsito tiene, en realidad, una doble naturaleza. Por un lado, es el medio en el cual las personas se mueven como individuos que desean

llegar a algún lado y, por el otro, es el encuentro de todas esas individualidades en movimiento. Todos los transeúntes, mientras circulan, van pensando y sintiendo distintas cosas relacionadas con sus vidas. **Nadie circula sólo atendiendo al tránsito.** La capacidad para incorporar la perspectiva del otro al momento de tomar decisiones, es una pieza fundamental de la reflexión ética democrática en general y, por ende, del modo en que será zona el comportamiento individual en el tránsito.

Bibliografía

- Manual del Conductor Profesional- Agencia Nacional de Seguridad Vial
- Manual “Mi Primer Licencia de Conducir”- Agencia Nacional de Seguridad Vial
- Manual “BEBER Y CONDUCIR” de la Organización Mundial de la Salud
- Manual “Velocidad y los Siniestros de tránsito” de la Organización Mundial de la Salud
- Manual “Uso del celular al volante” de la Organización Mundial de la Salud
- Ley Nacional de Tránsito 24.449
- Ley 26.363 Modificatoria de la ley nacional de tránsito
- Decreto 779/95 reglamentario de la ley nacional de tránsito
- Decreto 32/18 Modificatorio de ley nacional de tránsito

- Decreto 26/19 Modificación de clases y subclases de licencia de conducir
- Revista científica “Motor giga”
- Sitio web
<https://www.argentina.gob.ar/justicia/derechofacil/leysimple/transito-transporte>
- Sitio web: “Motor.es”
- Sitio web: “Luchemos por la Vida”
- Revista “Vías”
- Enciclopedia Jurídica