

Manual del Conductor Profesional

Modalidad: Transporte Público de Pasajeros

Transitar y circular por la vía pública implica el conocimiento y respeto de las complejas normativas que regulan y ordenan nuestro andar. Las disposiciones que aumentan en cantidad y complejidad, lo hacen para ordenar el tránsito, no sólo vehicular sino de pasajeros y peatones. Salir a la calle requiere información, manejar un vehículo formación, cada vez más extensa, pero esto es lo que nos permite como humanos ir progresando. Adquirir nuevas singularidades, vivir más cantidad de años y obtener una mayor calidad de vida. Esto sólo se da con conocimientos y acatamiento a las reglamentaciones vigentes. Los riesgos que trae aparejado este progreso, paradójicamente, son los accidentes de tránsito, el desequilibrio psíquico, la polución, la contaminación, etc. poniendo en peligro la existencia y la integridad de las personas. A mayor crecimiento poblacional, mayor es el aumento potencial de riesgo, y sólo puede prevenirse con más educación, formación y capacitación permanente. Dado que trae aparejado un aumento de las reglamentaciones que ordenan nuestras vidas y por supuesto la circulación de personas. La concientización de la comunidad con respecto al cumplimiento de las normas de tránsito es el principal objetivo que se debe perseguir para combatir el problema de la inseguridad Vial. En ese sentido resulta de gran importancia la capacitación de conductores profesionales, ya que una tarea ineficiente por parte del Estado en estos aspectos atenta contra la legitimidad necesaria para demandar seriamente un compromiso por parte de la comunidad. Es que el conductor de transporte público de pasajeros, es un hombre que tiene en su poder la responsabilidad sobre la integridad física de los usuarios del servicio, durante el trayecto que los mismos realicen. Es de vital importancia que los mismos tomen conciencia sobre el rol que cumplen y deben cumplir, para lograr que los pasajeros obtengan un viaje seguro y tranquilo, ampliando los márgenes de calidad del servicio prestado. Este Manual de Capacitación para Aspirantes a Conductores de Transporte Público de Pasajeros ofrece un conocimiento de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, la Ley N° 26.363 –modificatoria de la anterior y creadora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como así también de su reglamentación (Decretos N° 779/95 y N° 1716/08) y de las normativas o disposiciones relacionadas con la materia. Este trabajo busca realizar un aporte para que los aspirantes a conductores profesionales puedan conocer sus obligaciones y derechos en la materia, en cada una de las jurisdicciones de nuestro país, sin perjuicio de la vigencia de la normativa local bajo reserva. De este modo se intenta contribuir a la consolidación del estado de “seguridad vial” que el Estado Nacional tiene el deber de asegurar a la comunidad.

INDICE

CAPÍTULO 1.....
MARCO LEGISLATIVO: CONTEXTUALIZACIÓN

CAPÍTULO 2.....
ADMINISTRACIÓN E INGENIERÍA DE TRANSITO

CAPITULO 3°.....
CONOCIMIENTO DEI VEHICULO DE TRANSPORTE

CAPITULO 4°.....
TECNICAS DE CONDUCCIÓN SEGURAS PREVENCIÓN Y EVACUACIÓN DE ACCIDENTES

CAPITULO 5°.....
INVESTIGACIÓN EN ACCIDENTOLOGÍA VIAL.

CAPITULO 6°.....
TRANSPORTE PROFESIONAL Y ESPECIAL. CONTROL Y FISCALIZACIÓN

CAPITULO 7°.....
CALIDAD DEL SERVICIO. PSICOLOGÍA DEL CONDUCTOR

CAPITULO 8°.....
ANEXO: NORMAS PARA LA CIRCULACION DE MAQUINARIA AGRICOLAS

CAPITULO I: MARCO LEGISLATIVO: CONTEXTUALIZACIÓN

La seguridad vial constituye en nuestros días, una política de Estado, ya que es la preservación de la vida humana lo que está en juego, la elevada tasa de siniestralidad vial es uno de los principales problemas que afectan al crecimiento y desarrollo de nuestra sociedad. La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha calificado la situación internacional de inseguridad vial como una pandemia, debido a la gran cantidad de muertes producidas por los accidentes de tránsito. Asimismo, es importante tener en cuenta las consecuencias ulteriores de los siniestros: secuelas físicas y psicológicas a mediano y largo plazo, grandes cantidades de fondos públicos y privados involucrados en la atención de las lesiones, de las secuelas emocionales y psicológicas postrauma y en la rehabilitación de los lesionados. La media de fallecimientos ocurridos alcanzaba, en el año 2.002 en el mundo, el número alarmante de 3.242 casos diarios. Esta cifra representa el 3,2 % de las defunciones mundiales y convierte a las lesiones causadas por el tránsito en la undécima causa de muerte en el mundo, tal como fue informado por la Organización Mundial de la Salud en el aludido informe. El crecimiento de los centros urbanos, los avances en la fabricación de vehículos y la construcción de rutas y autopistas son signos del progreso que encuentran su contraparte negativa aumentando la tasa de siniestralidad vial. Por no haber adoptado oportunamente las medidas de orden, de educación y prevención adecuadas, la circunstancia ha tomado matices deplorables que hoy, a la altura de los acontecimientos, resulta de dificultosa extinción. Los avances tecnológicos fueron mayores que las políticas implementadas para dar respuesta a la problemática planteada. Hasta la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial no había existido una entidad que se encargue, con el apoyo político necesario, de coordinar estas actividades de modo que se resuelva y avance organizadamente desde cada área responsable en la materia. Frente a la situación descrita, históricamente, y en pro de brindar una posible solución que, en forma paulatina, contribuya a ordenar la situación, se abordó el estudio de la problemática. Esta labor se convirtió en una disciplina científica, que en la actualidad se conoce como la ciencia de la “accidentología vial”. La misma estudia las causas y los efectos de los siniestros de tránsito terrestres, realiza investigaciones forenses y propone medidas para atenuarlos, es decir, engloba integralmente el fenómeno para establecer sus fuentes y paliar sus secuelas nocivas a partir de los principios y datos aportados por otras disciplinas científicas. En este contexto, comenzando, desde un principio, a comprender el fenómeno se preguntó:

¿Qué entendemos por siniestro, hecho de tránsito, o accidente? Si bien no se trata de una respuesta sencilla de aportar, debido a que su significado ha sido abordado desde diversos enfoques y con distintos sentidos, la Ley de Tránsito N° 24.449, en su artículo 64 estableció que: **“se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.”**

No obstante, si bien este hecho es denominado por la ley como “accidente”, no resulta ser un evento accidental, toda vez que se trata de sucesos prevenibles y evitables a través de varias medidas que ya han sido estudiadas y planificadas.

Trilogía De La Seguridad Vial

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.

Vértices de la Trilogía de la Seguridad Vial:

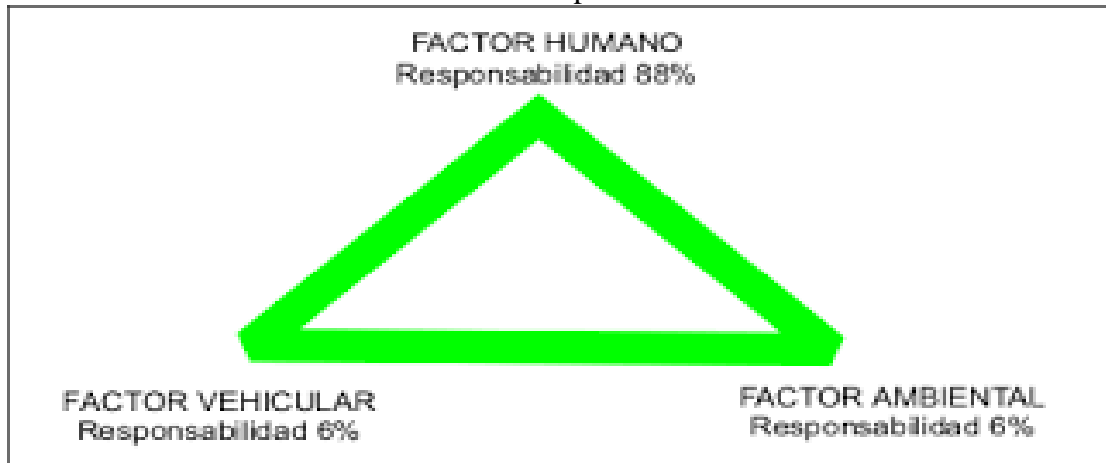
a) Factor Humano: Se considera factor humano a la persona como **peatón, pasajero y conductor**, destacando su comportamiento en la vía pública y las condiciones psicofísicas y técnicas que hacen apto al conductor. La Ley Nacional de Tránsito, en su Artículo 64, presume responsables de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción a la ley 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. A su vez, otorga al peatón el beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas de tránsito.

b) 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 de seguridad activa y pasiva para poder circular en perfectas condiciones de estado por la vía pública. La citada Ley de Tránsito, en su Artículo 28, prevé la responsabilidad sobre la seguridad de los vehículos nuevos. Establece al respecto que todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser liberado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activa y pasiva, de emisión de contaminantes y demás requerimientos, conforme las prestaciones y especificaciones contenidas en los anexos técnicos de la reglamentación. Cuando se trata de automotores o acoplados, su fabricante o importador debe certificar bajo su responsabilidad que cada modelo se ajusta a ellas. También se establece para todos los vehículos que se fabriquen en el país o se importen una serie de condiciones de seguridad tanto activa como pasiva, requisitos para automotores y sistema de iluminación. Con respecto al parque móvil usado, la norma considera que todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la Revisión Técnica Periódica y Obligatoria a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.

c) Factor Ambiental: El factor ambiental está integrado por el ambiente, el clima, el camino, su estructura vial, el señalamiento de tránsito vertical, luminoso y horizontal. Para ello, la legislación vigente determina la Estructura Vial, considerando 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

Responsabilidad de los factores de la Trilogía de la Seguridad Vial

Es tradicional considerar que el accidente de tránsito es ocasionado por exclusiva responsabilidad del hombre, quien, como usuario de la vía pública, se descuida, no ha sido debidamente educado o bien vulnera las normas que son íntegramente conocidas por él, se ha demostrado que esto no es cabalmente así. Es importante entender que el entorno influencia al ser humano en su desenvolvimiento diario y que existen muchos factores indirectos sobre los que el hombre no tiene control. Es posible, por ejemplo, que una carretera que no reúna algunos de los atributos de seguridad desencadene un accidente, ya sea por encontrarse mal diseñada, mal señalizada o bien en mal estado y exceder el normal cometido de una persona prudente, educada y responsable. Del mismo modo, es factible que durante la circulación de un vehículo a motor alguno de sus elementos de seguridad activa provoque un accidente y sorprenda a ese mismo hombre con una falla en su funcionamiento que éste no pudo prever, o bien los elementos de seguridad pasiva no atenuaron las lesiones que se hubieran podido evitar. Al respecto, la Organización de las Naciones Unidas estableció la responsabilidad de cada uno de los factores en el Triángulo de la Seguridad Vial:



A efectos de promocionar, coordinar, controlar y efectuar el seguimiento de las políticas de seguridad vial de todo el país, fue creada la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de la Ley N° 26.363, y se la dotó de atribuciones suficientes para llevar a cabo su indispensable misión de reducir la tasa de siniestralidad vial.

Marco Normativo

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y sus normas modificatorias y reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la misma, como también, a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las condiciones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito, quedando excluidos los ferrocarriles. La mencionada ley fue sancionada el 23 de Diciembre de 1994 y promulgada parcialmente el 6 de Febrero de 1995. Su Decreto reglamentario N° 779, por su parte, fue dictado el 20 de Noviembre de 1995. Esta normativa requiere la adhesión de los distintos gobiernos provinciales. Sin perjuicio de las reservas que se hubiesen realizado al respecto, la normativa posee toda su vigencia para que sus indicaciones sean de carácter obligatorio y, en consecuencia, exigibles por las fuerzas de seguridad competentes. Por su parte, a fin de propender a la armonización de intereses y acciones de toda las jurisdicciones para lograr la mayor eficacia en el logro de los objetivos de la ley crea el Consejo Federal de Seguridad Vial y lo conforma con representantes de todas las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y del Poder Ejecutivo Nacional. En representación del Gobierno Nacional actúan la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial.

El Sistema Nacional De Seguridad Vial.

El sistema esta conformado por:

- *El Consejo Federal de Seguridad Vial;
- *La Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial;
- *La Agencia Nacional de Seguridad Vial

Tiene por función la coordinación de los cometidos de sus integrantes con el objeto de implementar las políticas estratégicas de seguridad vial de manera organizada, consensuada y armonizada. Asegura el cumplimiento de los objetivos y principios de la ley de tránsito, teniendo en cuenta los criterios de uniformidad, centralización normativa, descentralización ejecutiva, participación intersectorial y multidisciplinaria, transformación e innovación tecnológica

La Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial

El Decreto N° 2.658/79 incorpora a la Comisión Nacional atribuciones vinculadas con las políticas nacionales de transporte de pasajeros y de cargas, quedando su funcionamiento bajo la órbita de la Secretaría de Transporte. El Artículo 96 de la Ley N° 24.449 le encomendó el fiscalizar la aplicación de dicha ley y sus resultados. Por su parte, el Apartado 9 del Anexo T del Decreto N° 779/95 y el Anexo VIII del Decreto Reglamentario N° 1.716/08 le asignan la calidad de organismo de coordinación en jurisdicción nacional en lo relativo al tránsito de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional y, en ese marco, la dota de competencia para, entre otras cosas, ejercer la representación del Gobierno Nacional ante el Consejo Federal de Seguridad Vial, asesorar al Poder Ejecutivo Nacional en materia de tránsito y seguridad vial –como organismo técnico de consulta en las cuestiones relacionadas con la aplicación de las leyes, reglamentos disposiciones y otras normas en general, relativas al derecho de circulación terrestre de carácter nacional e internacional, proyectar la actualización permanente de la legislación en la materia normativa reglamentaria y complementaria de la Ley de Tránsito, efectuar la investigación técnico administrativa de siniestros de transporte automotor, disponer las normas de especificación técnica y de calidad a que deben ajustarse los componentes de seguridad activa y pasiva de vehículos afectados a servicios de transporte, proponer el régimen de funcionamiento de los talleres de revisión técnica de unidades de transporte y auditarlos y fiscalizarlos, establecer los requerimientos de calidad de los requisitos de seguridad de los vehículos y los de utilización en la vía pública, etc. Actualmente, este órgano es, presidido por el Señor Subsecretario de Transporte Automotor de la Nación y funciona en el ámbito de dicha Subsecretaría.

El Consejo Federal de Seguridad Vial

La Ley de Tránsito N° 24.449 modificada por su par N° 26.363, a través de su Artículo 6, crea el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional y de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina, lo integró por todas las provincias, la Ciudad de Buenos Aires y el Poder Ejecutivo Nacional, con la participación de representantes de las comisiones pertinentes de las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores de la Nación, y estableció su sede en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de la que recibe el apoyo para su funcionamiento técnico y administrativo. El Consejo debe asistir y participar, en coordinación con los organismos competentes, en la implementación de las medidas que en materia de seguridad vial prevé la normativa vigente, intervenir en la propuesta de medidas tendientes a lograr la prevención de accidentes, proponer y desarrollar programas y campañas de educación vial en coordinación con los organismos correspondientes, intervenir en la organización de cursos y seminarios tendientes a capacitar a los técnicos y funcionarios con competencia en la temática de la seguridad vial, y por último, participar en la adopción de las medidas necesarias a fin de implementar estudios e investigaciones en materia accidentológica.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, creada por la Ley N° 26.363 como organismo descentralizado en la órbita del Ministerio del Interior, es la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial previstas en la normativa vigente en la materia. Tiene como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, para lo cual en su ámbito funcionan los Registros Nacionales de Antecedentes de Tránsito, de Licencias de Conducir, de Estadísticas de Seguridad Vial y el Observatorio de Seguridad Vial, la Coordinación interjurisdiccional

CAPÍTULO 2

ADMINISTRACIÓN E INGENIERÍA DE TRANSITO.

Ingeniería de Tránsito es la rama de la ingeniería civil que trata sobre la planificación, diseño y operación de tránsito en las calles, rutas y autopistas, sus redes, infraestructuras, tierras colindantes y su relación con los diferentes medio de transporte consiguiendo una movilidad segura, eficiente y conveniente tanto de personas como de mercancías, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas o climáticas. En cuanto a los conocimientos de los contenidos de la ingeniería que deben aprender los conductores en materia de seguridad vial, para la obtención de una conducta responsable, son: en primer lugar, lo correspondiente a la señalización, en segundo lugar, las diferentes vías de circulación y por último las técnicas de conducción segura en diferentes condiciones en climáticas.

“Sistema de Señalamiento Vial Uniforme”

La Ley de Tránsito N° 24.449, en su Título IV “La Vía Pública” Capítulo Unico, Artículo 22, establece el SISTEMA UNIFORME DE SEÑALAMIENTO, determinándose que la vía pública será señalizada y demarcada conforme a un sistema unico 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 competitividad, 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 califica en señalamiento vertical, horizontal, luminoso y transitorio:

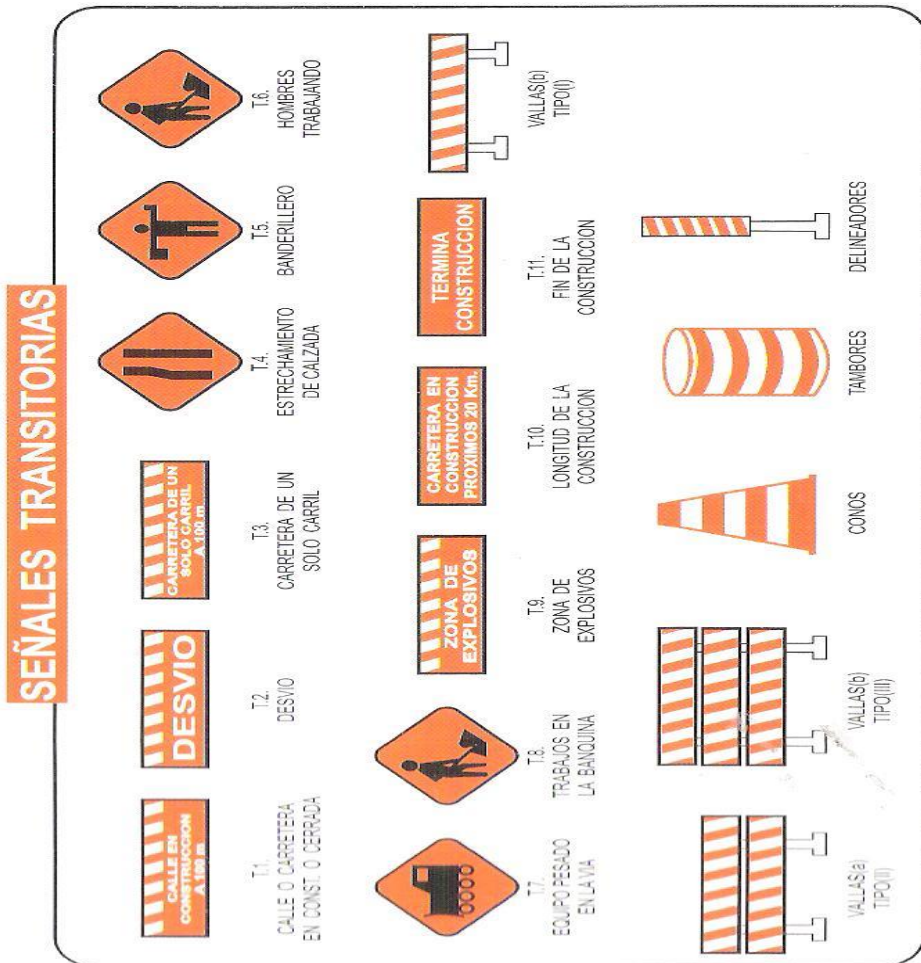
a) Señalamiento Vertical: Son las señales de regulación del tránsito, destinadas en su gran mayoría a los conductores de los vehículos, colocadas al costado de la vía pública o elevada sobre la calzada. Clasificación de las Señales de Tránsito:

- a) Reglamentarias o Prescriptivas
- b) Señales Preventivas
- c) Señales Informativas

b) Señalamiento Horizontal: Las marcas viales o demarcación horizontal son las señales de tránsito demarcadas sobre la calzada, con el fin de regular, transmitir órdenes, advertir determinadas circunstanacias, 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, continúa 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 circunstanacias, 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 Preventivas

Advertencias sobre Características Físicas de la Vía



Cruce Ferroviario



Paneles de Prevención (aprox.)



Paneles de Prevención (obstáculo rígido)



Paneles de Prevención (curva)



Paneles de Prevención (Curva)



Cruz de San Andrés



Cruz de San Andrés



Curva Cerrada



Cruce de Pezones



Atención



Curva (Común)



Curva (Contracurva)



Curva (en 'S')



Camino Sinuoso



Pendiente (Descendente)



Proximidad de Semáforo



Pendiente (Ascendente)



Estrechamiento (En las dos manos)



Estrechamiento (En una sola mano)



Perfil Irregular (Irregular)



Perfil (Irregular Badén)



Proximidad de Señal Restrictiva (Pare)



Perfil Irregular (Lomada)



Calzada Resbaladiza



Proyección de Piedras



Darribes



Túnel



Proximidad de Señal Restrictiva (Paso)



Puente Angosto



Puente Móvil



Altura Limitada



Ancho Limitado



Calzada Dividida



Proximidad de Señal Restrictiva (Otras)



Rotonda



Incorporación de Tránsito Lateral



Inicio de Doble Circulación



Encrucijada (Cruce)



Encrucijada (Empalme)



Vientos Fuertes Laterales



Encrucijada (Bifurcación)



Encrucijada (Bifurcación Alternativa)



Escolares



Niños



Ciclistas



Fin de Prevención



Jinetes



Animales Sueltos (Vaca)



Animales Sueltos (Ciervo)



Corredor Aéreo



Presencia de Vehículo Extraño (Tranvía)



Fin de Prevención



Presencia de Vehículo Extraño (Tractor)



Presencia de Vehículo Extraño (Ambulancia)



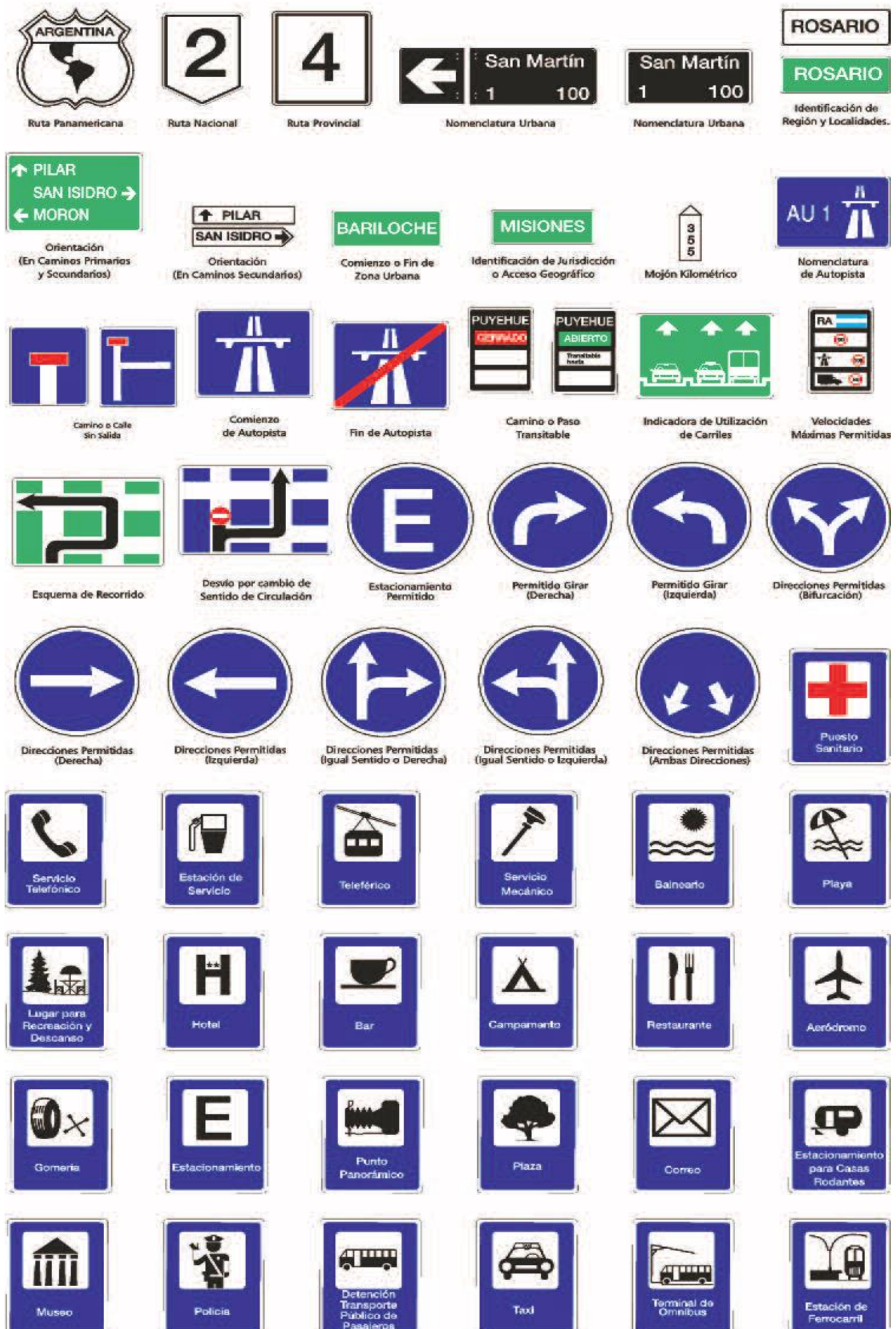
Fecha Direccional

Señales Reglamentarias o Prescriptivas De Prohibición



Señales Informativas

Nomenclatura Vial y Urbana. Destinos y Distancias



Manual del Conductor Profesional – Municipalidad de Villa Clara

Vías de circulación

Los diferentes tipos de vías de circulación se clasifican por su estructura y función, es importante que un conductor reconozca y diferencie: Calles, avenidas, autopistas y semiautopistas. Por este motivo, definimos cada una de ellas y recordamos cuestiones claves de seguridad para circular en las mismas, en el capítulo Técnicas de conducción segura podrá ampliar sus conocimientos sobre la temática.

Calles: sinónimo de Calzada, es la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos. Camino: una vía rural de circulación, que sólo se diferencia de calle por transitar en ella además de vehículos, animales y personas. 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.

Es importante al conducir tener en cuenta:

- **Línea de detención:** los vehículos deben parar ante la misma y no sobrepasarla
- **Senda peatonal:** nunca detenerse ni estacionar sobre la misma
- **Prioridad de paso:** el que circula por la derecha
- **Señalamiento:** respetar al mismo
- **VELOCIDAD** Los límites máximos de velocidad son:
 - a) En zona urbana:
 1. En calles: 40 km/h;
 2. En avenidas: 60 km/h;
 3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos;
 - b) En zona rural:
 1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;
 2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;
 3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
 4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;
 - c) En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;
 - d) En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;
 - e) Límites máximos especiales:
 1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h;
 2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
 3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;
 4. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.

Se respetarán además los siguientes límites especiales:

- 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

Meteorología y conducción Las condiciones climáticas son un fenómeno natural que incide sobre diversas tareas humanas y en particular en la conducción, por lo cual, se debe tener en cuenta lo siguiente:

Lluvia:

- Usar limpia parabrisas siempre
- Desempañar los vidrios
- No frenar o cambiar la dirección repentinamente, puede perder tracción
- Evitar el hidropneumático, circular a baja velocidad

Niebla:

- Luces bajas encendidas y/o faros antiniebla si los tuviera

Nieve:

- Utilice neumáticos para nieve o cadena en las ruedas
- Utilice anticongelantes en el radiador
- Mantenga una distancia prudencial entre vehículos (Remitirse a Técnicas de conducción seguras)

CAPITULO 3º

CONOCIMIENTO DEL VEHICULO DE TRANSPORTE

Conocimiento del Automotor

Todo conductor de vehículo automotor, deberá conocer previamente a su conducción, la mecánica del mismo, como inclusive los elementos de seguridad activo o pasivo. La Ley de Tránsito N° 24.449, en su Título V “El Vehículo”, Capítulo I, Artículo 29 y 30 se establece las Condiciones de Seguridad que deben cumplir los vehículos como exigencias mínimas, se citan los incisos correspondientes:

- a) En general:
 - 1.Sistema de frenado, permanente, seguro y eficaz.
 - 2.Sistema de dirección de iguales características;
 - 3.Sistema de suspensión, que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a su adherencia y estabilidad;
 - 4.Sistema de rodamiento con cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con las inscripciones reglamentarias;
 - 5.Las cubiertas reconstruidas deben identificarse como tal y se usarán sólo en las posiciones reglamentarias.
 - 6.Estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos;
 - 7.Tener su peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta ley y su reglamentación establecen;
- b) Los vehículos para el servicio de carga y pasajeros, poseer los dispositivos especiales, que la reglamentación exige de acuerdo a los fines de esta ley; Limitadores de velocidad, Sistema de Registro de Operaciones, entre otros.
- c) Los vehículos que se destinen al servicio de transporte de pasajeros estarán diseñados específicamente para esa función con las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario, debiendo contar con:
 - 1.Salidas de emergencia en relación a la cantidad de plazas;
 - 2.El motor en cualquier ubicación, siempre que tenga un adecuado aislamiento termo acústico respecto al habitáculo. En los del servicio urbano el de las unidades nuevas que se habiliten, deberá estar dispuesto en la parte trasera del vehículo;

Manual del Conductor Profesional – Municipalidad de Villa Clara

3. Suspensión neumática en los del servicio urbano o equivalente para el resto de los servicios;

4. Dirección asistida;

5. Los del servicio urbano; caja automática para cambios de marcha;

6. Aislación termo-acústica ignífuga o que retarde la propagación de llama;

7. El puesto de conductor diseñado ergonómicamente, con asiento de amortiguación propia;

8. Las unidades de transporte urbano de pasajeros que se utilicen en ciudades con alta densidad de tránsito, un equipo especial para el cobro de pasajes, o bien dicha tarea debe estar a cargo de una persona distinta de la que conduce; La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, un sistema de desgravación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación. *(Último párrafo incorporado por art. 29 de la Ley N° 26.363 B.o. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín oficial)*

Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:

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

b) Paragolpes y guardabarros o carrocería que cumpla tales funciones. La reglamentación establece la uniformidad de las dimensiones y alturas de los paragolpes;

c) Sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas;

d) Sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo;

e) Bocina de sonoridad reglamentada;

f) Vidrios de seguridad o elementos transparentes similares, normalizados y con el grado de tonalidad adecuados;

g) Protección contra encandilamiento solar;

h) Dispositivo para corte rápido de energía;

i) Sistema motriz de retroceso;

j) Retrorreflectantes ubicados con criterio similar a las luces de posición. En el caso de vehículos para el servicio de transporte, deberán disponerse en bandas que delimiten los perímetros laterales y traseros;

k) Sistema de renovación de aire interior, sin posibilidad de ingreso de emanaciones del propio vehículo;

l) Sendos sistemas que impidan la apertura inesperada de sus puertas, baúl y capó;

m) Traba de seguridad para niños en puertas traseras;

n) Sistema de mandos e instrumental dispuesto del lado izquierdo de modo que el conductor no deba desplazarse ni desatender el manejo para accionarlos. Contendrá:

1. Tablero de fácil visualización con ideogramas normalizados;

2. Velocímetro y cuentakilómetros;

3. Indicadores de luz de giro;

4. Testigos de luces alta y de posición;

o) Fusibles interruptores automáticos, ubicados en forma accesible y en cantidad suficiente como para que cada uno cubra distintos circuitos, de modo tal que su interrupción no anule todo un sistema;

p) Estar diseñados, construidos y equipados de modo que se dificulte o retarde la iniciación y propagación de incendios, la emanación de compuestos tóxicos y se asegure una rápida y efectiva evacuación de personas.

El sistema de iluminación y las luces adicionales corresponden a los artículos 31 y 32 de la mencionada ley.

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;

Luces adicionales

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.

Definición de Automóvil y Sistemas que lo conforman desde el punto de vista mecánico.

Automotor: significa que se mueve por sí mismo. Para poder desplazarse con seguridad un vehículo necesita una serie de sistemas mecánicos que realizan diversas funciones.

Un sistema que proporcione energía de desplazamiento (motor), otro que la traslade (transmisión) a los elementos en contacto con el suelo (ruedas), que a través de su adherencia al suelo proporcionan el movimiento vehicular. Cualidades: Estabilidad y Comodidad (suspensión). Debe poder ser dirigido por la trayectoria deseada (dirección) y poder aminorar la velocidad, ser detenida y permanecer inmobilizado (frenos), cuando sea necesario.

Sistemas que forman un automóvil:

La estructura metálica: Compuesta por el bastidor y carrocería.

El motor: Con los subsistemas de distribución, alimentación, lubricación y refrigeración.

El equipo eléctrico: Que lo componen la batería, generador, motor de arranque y accesorios.

La transmisión: Compuesta por el embrague, la caja de velocidades, el diferencial y los palieres.

Las ruedas: Formadas por las llantas y neumáticos.

La suspensión: Con los muelles neumáticos, mecánicos y amortiguadores

La dirección: Compuesta por el volante, columna de dirección, engranajes y acoplamientos.

Los frenos: Con el mando, circuitos y elementos frenantes.

Manual del Conductor Profesional – Municipalidad de Villa Clara

Reglas para vehículos de transporte

De acuerdo al capítulo III de la normativa citada artículo 53 establece las exigencias comunes que los propietarios de los vehículos de servicio de transporte de pasajeros y carga deben tener en cuenta y el artículo 54 indica las reglas correspondientes al servicio de transporte urbano.

ARTICULO 53

- a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte;
- b) No deban utilizar unidades con mayor antigüedad que la siguiente, salvo que se ajusten a las limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad y otras que se les fije en el reglamento y en la revisión técnica periódica:
 1. De diez años para los de sustancias peligrosas y pasajeros;
 2. De veinte años para los de cargaLa autoridad competente del transporte puede establecer términos menores en función de la calidad de servicio que requiera;
- c) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta ley, excepto aquellos a que se refiere el artículo 56 en su inciso e), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:
 1. ANCHO: dos metros con sesenta centímetros.
 2. ALTO: cuatro metros con diez centímetros.
 3. LARGO:
 - 3.1. Camión simple: 13 m. con 20 cm.;
 - 3.2. Camión con acoplado: 20 m.;
 - 3.3. Camión y ómnibus articulado: 18 m.;
 - 3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 m. con 50 cm.;
 - 3.5. Omnibus: 14 m. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados;
- d) Los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:
 1. Por eje simple:
 - 1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas;
 - 1.2. Con rodado doble: 10,5 toneladas;
 2. Por conjunto (tándem) doble de ejes:
 - 2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas;
 - 2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas;
 3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25,5 toneladas;
 4. En total para una formación normal de vehículos: 45 toneladas;
 5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: 30 toneladas.

La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas, las dimensiones del tándem, las tolerancias, el uso de ruedas súper anchas, las excepciones y restricciones para los vehículos especiales de transporte de otros vehículos sobre sí.

- e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea desde la vigencia de esta ley, igual o superior a 3,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso. En el lapso de tiempo no superior a cinco años, la relación potencia-peso deberá ser igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso;
 - f) Obtengan la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo;
 - g) Los vehículos, excepto los de transporte urbano de carga y pasajeros, estén equipados a efectos del control, para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle al vehículo;
 - h) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar;
 - i) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan;
 - j) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro;
 - k) Cuenten con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo. Queda expresamente prohibido en todo el territorio nacional la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes relativos al transporte automotor.
- Cuando se verificase la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en los párrafos anteriores se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes en orden a la aplicación de las sanciones que correspondan.
- El Poder Ejecutivo nacional dispondrá las medidas que resulten pertinentes a fin de coordinar el accionar de los organismos de seguridad de las distintas jurisdicciones a los efectos de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido.

ARTICULO 54.

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

CAPITULO 4°

TECNICAS DE CONDUCCIÓN SEGURAS PREVENCIÓN Y EVACUACIÓN DE ACCIDENTES

Técnicas de conducción segura

Es de vital importancia que el conductor profesional sea conciente sobre el rol que cumple en la vía pública y preste especial atención a la responsabilidad que les es concedida, al tener en sus manos la seguridad sobre la integridad física de los pasajeros y la propia en la conducción del vehículo. Las mismas se han pensado en base a la normativa vigente y al sentido común, teniendo en cuenta aquellos aspectos psicológicos que entorpecen y obstaculizan un comportamiento seguro en la conducción de vehículos de transporte público de pasajeros.

Actitudes esenciales para la conducción vehicular eficiente y responsable

Manual del Conductor Profesional – Municipalidad de Villa Clara

Las actitudes esenciales para la correcta conducción comienzan por estar habilitado para ello y respetar la normativa de tránsito. Además, incluye la consideración por los demás, la agudeza de los sentidos, el uso del buen juicio y sentido común, el actuar de forma responsable y la previsión. La normativa vigente, al respecto, fija las condiciones para conducir, estableciendo que los “conductores deben: a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad (...) b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias de tránsito”. La conducción requiere que el conductor esté alerta y anticipe constantemente la posibilidad de que se desarrolle una situación peligrosa a su alrededor. Se trata de conducir y defenderse de los posibles siniestros provocados por malos conductores o conductores ebrios, el mal clima y el tránsito pesado.

Es fundamental conducir atento al propio vehículo como al de los demás, a las vías de circulación, señales y tener dominio del tiempo y espacio para evitar los siniestros viales. Es de vital importancia que los conductores presten atención en cada parada, al subir y bajar pasajeros, para que ninguno de ellos sufra un accidente al ascender o al descender del vehículo. Los tiempos de espera se deben respetar para preservar la integridad física del usuario. Los recorridos establecidos deben respetarse así como también los tiempos mínimos para realizarlos. No debiendo prestar atención a los tiempos máximos o de demora. Es preferible hacer menos recorridos pero seguros y no más, con personas lesionadas y vehículos colisionados. Las empresas que obliguen a sus conductores a realizar recorridos con topes de tiempo limitados se encuentran en infracción y deben ser denunciadas por sus empleados o quienes tengan conocimiento del hecho.

Actitudes negativas para la conducción vehicular eficiente y responsable

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

Tiempos de conducción y de descanso Es necesario que toda persona antes de circular por la vía pública haya tomado su debido descanso. Los tiempos de conducción y descanso para conductores profesionales serán reglamentados en la brevedad, por ser actualmente, temas de la agenda del Estado. A modo de ejemplo podemos citar algunos contenidos de la normativa que al respecto el Parlamento y el Consejo de la Unión Europea a fijado para los estados miembros: “(...) El tiempo de conducción no será superior a nueve horas. No obstante, el tiempo diario de conducción podrá ampliarse a 10 hs. no más de dos veces a la semana. El tiempo máximo de conducción semanal no superará las 56 hs. y no implicará que se exceda el tiempo de trabajo máximo (...) El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 hs. (...)”

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:

Velocidad El objetivo de los límites de velocidad es contribuir a evitar accidentes de tránsito incluso en condiciones ideales.

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

Giros Los giros a la derecha, a la izquierda y los giros en U ilegales son peligrosos. Es por seguridad que estos giros se prohíben mediante señales y marcas en las vías de circulación. Desobedecer estas señales y marcas puede provocar accidentes viales graves. Es obligación usar el guiño o luz de giro antes de girar, ya que advierten cuales son las intenciones a otros conductores. Es importante prestar atención a las señales de otros conductores y estar preparado para actuar en caso de que ellos no completen su giro.

Señales y carteles de pare Son las señales que indican que el vehículo debe detenerse. Su observancia es imprescindible dado que suelen colocarse en lugares estratégicos a los efectos de evitar consecuencias indeseadas. No tener en cuenta una señal o cartel de pare es el principal factor de colisiones fatales.

Cambios del carril de circulación Cuando se cambia de carril, el conductor debe:

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

Es peligroso cruzar cuando hay líneas blancas continuas.

Elección del sentido correcto de circulación Los errores más comunes que provocan colisiones frontales son:

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

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

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

Distancia de seguimiento segura Si se sigue muy de cerca a otro vehículo, no se podrá visualizar fácilmente los peligros que se aproximan y se tendrá menos tiempo para frenar o disminuir la velocidad antes de colisionar. Es necesario tener suficiente espacio delante del vehículo para poder frenar sin ningún peligro.

Adelantamiento y sobrepasso. Para evitar siniestros viales por este motivo se debe:

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

Nivel de atención Para evitar distraerse mientras se conduce, no se debe escuchar la radio, ni quitar los ojos de la conducción del vehículo, solamente permitir el ascenso y descenso del usuario al mismo en las paradas preestablecidas Si se presenta algún problema salir de la vía y recién ahí ocuparse del mismo

Reconocimiento visual Mantener los ojos en movimiento y buscar los peligros potenciales alrededor del vehículo mientras se conduce. Estar atento a las luces de freno de los vehículos que van delante, los vehículos que intentan incorporarse al tránsito y los peatones que podrían entrar a la ruta. Estar pendiente de las señales de tránsito que advierten de las condiciones de la ruta que se encontrará más adelante. Al disminuir la velocidad, incorporarse al tránsito, cambiar carriles, sobrepassar o girar, es particularmente importante saber dónde se

Manual del Conductor Profesional – Municipalidad de Villa Clara

encuentran los vehículos, los peatones y los objetos alrededor del vehículo. Controlar los espejos y puntos ciegos antes de intentar cualquiera de estas maniobras.

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

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

¿Cómo podemos evitar un accidente de tránsito? En la vía Pública respetar siempre la normativa vigente, las indicaciones de las autoridades de aplicación y las señales de tránsito. Antes de ingresar a la misma, corroborar encontrarse en buen estado psico-físico y comprobar el estado de seguridad vehicular:

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

***Mirar hacia atrás**

***Mirar hacia los laterales**

***Mantener espacios de seguridad**

***Adelante** Es importante mantener suficiente distancia detrás de otros vehículos para: - Poder detenerse y maniobrar en una emergencia - Tener buena visibilidad de la ruta o calzada - Tener una mejor idea de lo que sucede en la calle La regla de oro para establecer una buena distancia de seguimiento en condiciones óptimas de conducción es la "regla de los tres segundos". Cuando el tránsito es normal y el clima es bueno, se recomienda un espacio de seguridad de 3 segundos entre vehículos. Por ejemplo, a 50 kilómetros por hora se recorren 13,2 metros por segundo o el largo de 5 vehículos en dos segundos. Una distancia de seguridad de 3 segundos permite ver alrededor del vehículo delantero, cambiar de carril rápidamente o detenerse, si el vehículo delantero frena repentinamente.

***Detrás** La conducción también requiere dejar un espacio de seguridad detrás del vehículo. Este espacio evita posibles colisiones posteriores en casos en los que se necesita frenar rápidamente.

***A los lados** mantener un espacio de seguridad a cada lado del vehículo.

***Prevención de peligros múltiples** La misión del conductor en estas situaciones es evitar enfrentarse a demasiados peligros a la vez.

***Punto medio** Lograr un punto medio entre los peligros potenciales. Colocarse entre la circulación contraria y los vehículos estacionados.

***Espacios frente a conductores y peatones problemáticos** Dejar un espacio de seguridad adicional alrededor del vehículo para que otros conductores puedan verlo. También dejar espacio adicional para peatones que no tengan una buena visibilidad, como quienes caminan con paraguas o sombreros que tapan sus ojos.

Seguridad en la vía de circulación

La circulación en toda vía pública debe realizarse con la debida precaución y atención a las señales de tránsito y a los vehículos que transitan en ambos sentidos por la misma. No obstante, deben considerarse ciertos aspectos que importan a la seguridad, tales como:

- *Intersecciones
- *Curvas y pendientes
- *Rotonda
- *Calles de la ciudad
- *Autopistas

Prevención y Evacuación de Accidentes

Prevención en caso de siniestro de Tránsito

Los modos de protegerse frente a un accidente inevitable, hacen mención a ciertos pasos a seguir, con el objeto de minimizar lesiones, algunos de ellos son:

- Conducción segura, impidiendo el choque frontal.
- Realización de maniobra esquivando la colisión. Hacer uso de los reflejos visuales ante la colisión.
- Accionar los sistemas de seguridad vehicular.
- Usar siempre el cinturón de seguridad.
- Disminuir la velocidad indicándole al que lo precede con las luces intermitentes el peligro latente
- En aquellos casos en que la vía pública se encuentre obstruida por accidente vehicular detener la marcha del vehículo y ubicarse en lugar seguro.
- En una colisión que sólo resulten dañados los vehículos se deberá trasladar a los mismos a un lugar seguro fuera de la vía de circulación.
- Frente al daño de personas en una colisión vehicular se debe llamar a la autoridad de emergencia para intervenir en el hecho.

Requisito de detención Si se ve involucrado en un accidente vial, la normativa vigente requiere que el vehículo sea detenido y se proporcione la documentación reglamentaria. Además permanecer en la escena y proporcionar información a las otras personas implicadas y a las autoridades judiciales, si es necesario. Es ilegal no detenerse luego de verse involucrado en un siniestro con lesiones a otros o daños a la propiedad. Huir después de ocurrido el hecho puede resultar en pena de cárcel efectiva. Si no se detiene en un siniestro vial que resulte en muerte o lesión permanente, puede resultar en una condena de prisión por varios años (por abandono de persona).

Prevención de daños mayores Ante la detención imprevista del vehículo en la vía pública se debe tener en cuenta lo siguiente: Encender las luces intermitentes de emergencia Apagar el motor - Colocar en la vía pública señales luminosas o triángulos reflectantes a una distancia precautoria del vehículo, para advertir a otros conductores Ante la posibilidad de producirse un incendio o una fuga de combustible en el habitáculo del motor, se deberá apagar el vehículo, retirarse del mismo, utilizando el matafuego, si es necesario.

Accidentes de tránsito con animales Si se mata o lesiona a un animal: - Nunca dejar a un animal herido agonizando, ni tampoco tratar de mover o tocar a un animal herido.

- **En Zona Urbana:** detenerse a un lado de la calle de circulación

- **En Zona Rural:** Detener la marcha del vehículo en la banquina o lugar seguro y denunciar el hecho a la autoridad de control y fiscalización de la vía

Emergencias Recomendaciones útiles: Ante la visualización de vehículos con luces intermitentes encendidas indica problemas en la circulación. Disminuir la velocidad o detenerse en caso de ser necesario. En las rutas concesionadas es conveniente hacer uso de los informes radiales que indican sobre el estado de las mismas. Conducir en forma precautoria (estar atento frente a la vía de circulación) procurando no detenerse si no fuese necesario hacerlo para atención de víctimas. No disminuir la velocidad o detenerse ante un accidente con el objetivo de ver lo que sucede, puesto que puede producir otro accidente de tránsito. En la circulación de vías multicarriles se deberá dejar libre el carril de emergencia que está señalizado con señalamiento horizontal cuyo dibujo es un rombo con una E dentro del mismo. En la circulación de vías doble carril, el de la izquierda está considerado como carril de sobre paso o de emergencia.

Información del accidente vial a las autoridades

Reporte de los mismos Si se está involucrado en un accidente de tránsito en el que alguien muere o es lesionado (sin importar cuán levemente), deberá ser reportado el hecho a las fuerzas de seguridad. - La fuerza de seguridad interviniente elaborará un informe en la escena

del hecho accidental, si fuera el caso - La autoridad Judicial obrará conforme al informe presentado por la fuerza de seguridad y el reporte de los involucrados.

Información que debe brindarse Cuando uno es causal o se encuentra involucrado en un accidente vial, deberá proporcionar a los otros implicados, a la Compañía de Seguros, etc.; la siguiente información: - El número de la Licencia Nacional habilitante de transporte - La cédula verde del vehículo - Identificación de la compañía de seguros - La dirección correcta de la empresa de transporte público en la cual presta servicio - El Documento Nacional de Identidad Si alguien se lesiona o muere, los pasajeros también deberán mostrar su identificación a las fuerzas de seguridad y a las autoridades judiciales. Si hay testigos del accidente, deberá conseguir sus nombres, direcciones y números telefónicos. También se deberá registrar el daño causado al vehículo y las lesiones. Si se daña la propiedad de alguien, por ejemplo, si colisiona a un vehículo estacionado o golpea un árbol o poste de señalización: - Tratar de encontrar al propietario de inmueble o al conductor del vehículo dañado - Reportar el accidente a las autoridades judiciales. Si se localiza al propietario del vehículo o de la propiedad, deberá presentarse la misma información (licencia de conducir, etc.) como en cualquier otro siniestro.

-Proteger la zona del accidente de tránsito Ante un accidente de tránsito con lesionados o fallecidos, los cuerpos policiales o fuerzas de seguridad intervinientes deben actuar de inmediato de modo de preservar el lugar del hecho para las investigaciones pertinentes. Por tal motivo, es muy importante que los transeúntes respeten la actuación de dichas autoridades no inmiscuyéndose en el perímetro cercano a la colisión pertinente. No deben tocar las piezas que se hayan desprendido de los vehículos, ni los vehículos dañados, como así tampoco deberán alterar cualquier rastro que el hecho haya dejado, como, por ejemplo, huellas de frenado o dactilares que haya sobre el vehículo.

Intervención En caso de accidentes en los que estén involucrados vehículos de transportes es necesario preservar los datos del registro mediante el secuestro del dispositivo con los datos registrados. Las personas que se encuentren en el lugar del accidente pueden intervenir de diversas maneras pero sin actuar sobre el lugar del hecho ni sobre las personas afectadas por el siniestro. En primer lugar, deben comunicar el siniestro a las fuerzas de seguridad o cuerpos policiales competentes en la jurisdicción para que tomen las medidas correspondientes, tratando de preservar el Sistema de Registro de Operaciones, comúnmente llamado tacógrafo. En segundo lugar, en caso de verificar la existencia de personas lesionadas, deberán dar inmediata comunicación a las autoridades de emergentología del lugar, tales como bomberos, ambulancias, servicios médicos de primeros auxilios y/o defensa civil. De no concurrir dichas autoridades, se deberá prestar ayuda al accidentado cuidando de no provocar daños mayores.

Puntos Negros y Zonas de Riesgo Entendemos por:

- Zona de Riesgo es un tramo de la ruta donde ocurrieron siniestros de tránsito con víctimas.
- Punto Negro (PN) es un sitio puntual donde ocurrieron siniestros de tránsito con víctimas.

Tramos y Puntos Negros



CAPITULO 5º

INVESTIGACIÓN EN ACCIDENTOLOGÍA VIAL

En primer lugar se detallan los objetivos de la misma, en segundo lugar, la competencia o actuación del conductor y a continuación ofrece una clasificación de accidentes de acuerdo a las diversas características que se pueden encontrar en cada caso. De esta manera, se presentan las principales herramientas con que cuenta el investigador para realizar su tarea, no está pensado para especialistas en la materia, sino simplemente para el conductor en general.

La investigación La investigación del accidente de tránsito tiene como fundamento directo informar a los Tribunales de Justicia acerca de las causas que generan el accidente y el grado de participación de cada uno de los involucrados.

Objetivos específicos

- Determinar las causas de los accidentes de tránsito.
- Contribuir a la elaboración de los índices de peligrosidad e indirectamente a los coercitivos.
- Estudiar los focos de la peligrosidad de los accidentes.
- Establecer procedimientos operativos para llevar a cabo la investigación del accidente de tránsito.
- Normalizar la forma de los instrumentos usados en la investigación.
- Contribuir mediante la información obtenida a la planificación de las acciones en el área.
- Recopilar, procesar y evaluar la información de los accidentes de tránsito.
- Elaborar el Informe Técnico de los Tribunales de Justicia.

Actuación ante Siniestros Si bien los conductores profesionales no poseen a su cargo ningún deber respecto a la investigación accidentológica, es primordial su colaboración para resguardar el lugar del hecho y las evidencias intactas. En tal sentido es importante preservar el Sistema de Registro de Operaciones, comúnmente llamado tacógrafo, en caso de accidentes en los que estén involucrados vehículos de transporte automotor de pasajeros. Respecto al control de la alcoholemia el DEC 1716/08- ANEXO 1 ART. 47 INC. 6.

“En caso de siniestro vial, la autoridad interviniente deberá tomar todas las pruebas necesarias para determinar la existencia de alcohol en sangre de los intervinientes u otras sustancias no autorizadas, pudiendo efectuar para ello, exámenes de sangre y/o orina y cualquier otro que determine la autoridad sanitaria competente. Las pruebas necesarias para comprobación accidentológica se efectuarán en forma inmediata ha ocurrido el hecho conforme lo establecido en los puntos precedentes. Los resultados de las pruebas realizadas deberán ser remitidos dentro de las VEINTICUATRO (24) horas siguientes al siniestro, al juez competente y a la autoridad administrativa de juzgamiento para la aplicación de la sanción legal que correspondiere.”

Clasificación de siniestros viales La clasificación de los siniestros viales para su estudio se puede realizar según los siguientes criterios:

Por su situación:

- Urbanos: los que se desarrollan en vías dentro del casco de la población.
- Interurbanos: se pueden dividir según el tipo de vía que se trate: nacional, provincial, autopista. Y teniendo en cuenta su trazado: cruce, curva, paso a nivel, etc.

Por su resultado:

- Con lesiones: leves, graves y gravísimas.
- Fatales.
- Con daños a la propiedad.

Por el número de protagonistas:

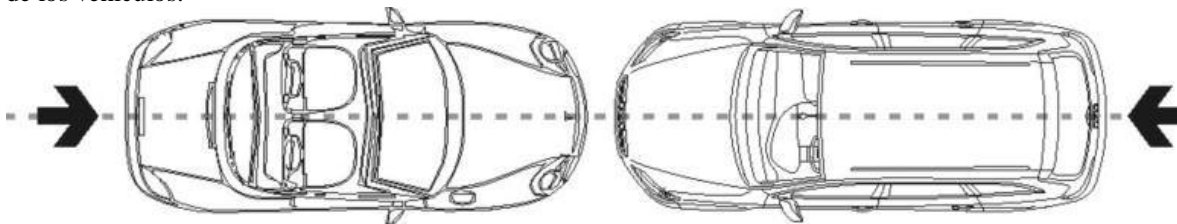
- Accidente simple (un solo vehículo): choque, despiste, vuelco de costado, vuelco longitudinal, caída, incendio, raspado o roce.
- Accidente múltiple: son los que presentan dos o más unidades de tráfico. Dentro de este grupo se encuentran los atropellos (peatón, las motos o bicicletas alcanzados por un vehículo de mayor porte, etc).

Por su forma de producción:

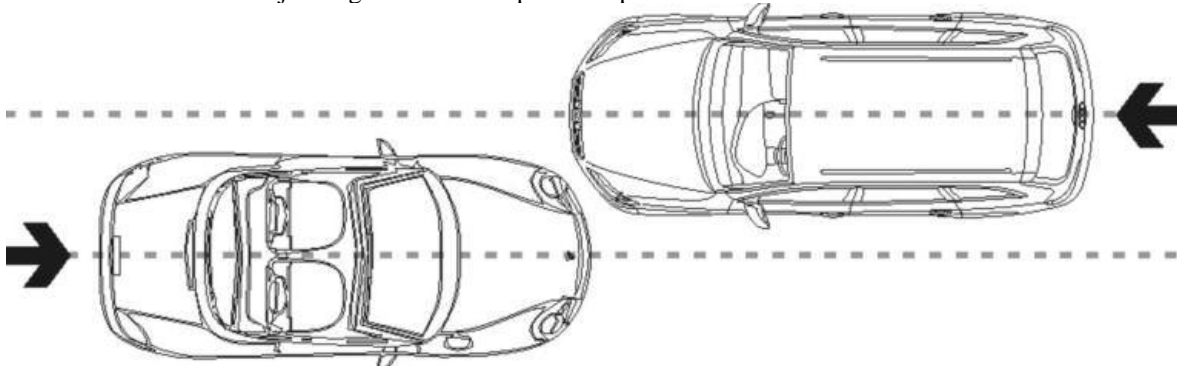
- Choque: cuando el vehículo impacta contra un elemento fijo o no de la vía que pertenezcan o no a esta (árboles, muros, vallas, neumáticos, troncos). También son considerados dentro de esta categoría el encuentro violento entre un vehículo en movimiento y uno estacionado o abandonado.
- Colisión: se llama así a los encuentros violentos entre dos o más vehículos en movimiento, pudiendo dividirse en:

1. Frontales

Colisión central: Entre dos vehículos ambos sufren un choque en su parte frontal. Cuando coinciden aproximadamente los ejes longitudinales de los vehículos.



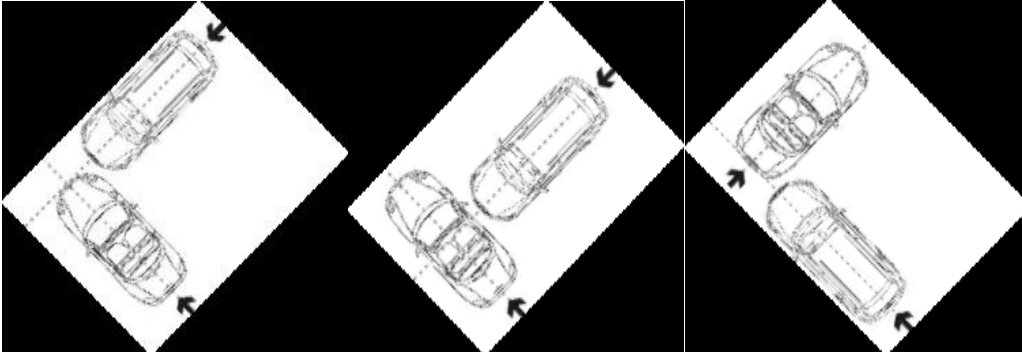
Excéntrica Cuando los ejes longitudinales son paralelos pero no coinciden entre sí.



Angulares Cuando los ejes longitudinales forman un ángulo inferior a 90°

2. Embestida: cuando las colisiones son laterales

3. Perpendiculares: cuando forman un ángulo de 90°. Se dividen en anteriores centrales

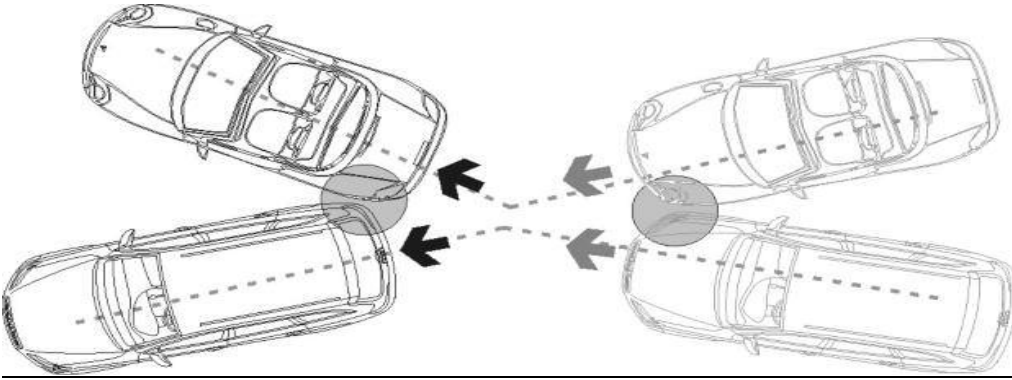


ANTERIOR

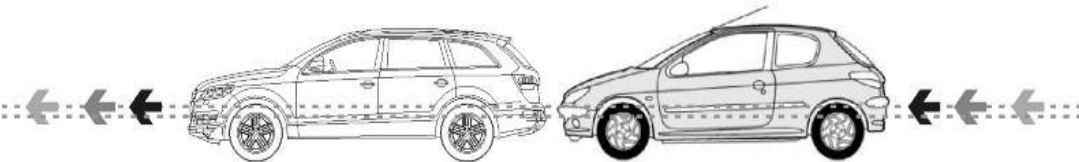
CENTRAL

POSTERIOR

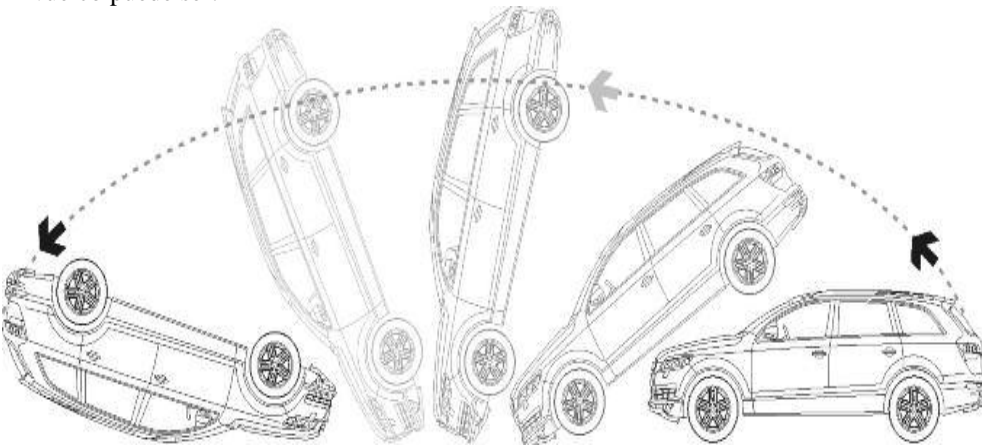
Colisiones reflejas: son aquellas en las que se producen dos o más colisiones sucesivas entre si, luego del impacto principal.



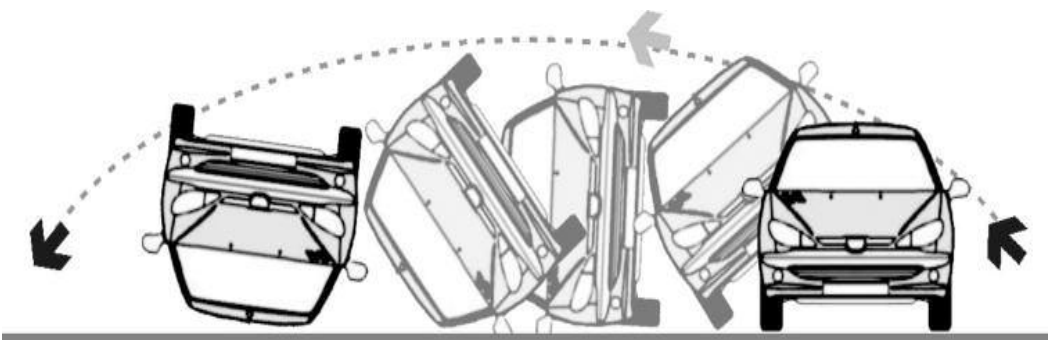
Colisión por Alcance: cuando dos o más vehículos entran en colisión de tal modo que la parte frontal de uno lo hace sobre la parte posterior del otro.



Colisiones por Raspado: cuando se produce un roce entre los laterales de ambos vehículos. Puede ser:
Salidas de la Vía: cuando un vehículo o parte del mismo sale de la calzada. Puede ser con o sin vuelco. El vuelco puede ser:



CAMPANA: Cuando el vehículo da vuelta longitudinalmente



TONEL: Cuando el vehículo da vuelta transversalmente

Atropellos: cuando una unidad colisiona contra otra, y entre ambas existe una desproporcionalidad manifiesta. Un automóvil contra un peatón, un ciclista, un ciclomotor.

Otros: Que tiene características especiales: incendio, sumersión, explosión, caída de usuarios de los vehículos, derrumbamiento.

Pega y huye La expresión “pega y huye” se utiliza para denominar los accidentes en los cuales uno de los conductores involucrados escapa del lugar. En estos casos es de gran importancia la “evidencia transferible”, o sea la que puede relacionar al sospechoso con el accidente. El análisis comparativo de la evidencia hallada en el lugar de los hechos con la que se encuentre en el automóvil sospechoso proporcionará los datos para situar al vehículo en el accidente. La búsqueda de evidencias debe ser minuciosa y exhaustiva para abarcar cualquier objeto o hecho que pueda ser de utilidad para cuando se localice el coche sospechoso o se efectúe el arresto del fugitivo.

CAPITULO 6°

TRANSPORTE PROFESIONAL Y ESPECIAL. CONTROL Y FISCALIZACIÓN.

Transporte Automotor de Pasajeros

El transporte automotor de pasajeros está constituido por líneas urbanas, interurbanas dentro de una misma provincia, e interjurisdiccionales, esto es, entre distintas provincias o entre éstas y un país vecino. En nuestra legislación, existe el transporte metropolitano, el cual se desarrolla en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o entre ésta y el Gran Buenos Aires. Además, en la misma área territorial funciona el transporte regulado bajo el sistema de oferta libre, el cual posee sus particularidades y comodidades específicas. Entre éstos se encuentran los charters, los servicios de transporte contratado para el traslado del personal de empresas, los servicios de transporte a espectáculos deportivos, etc.

Por su parte, entre los servicios interjurisdiccionales se han autorizado servicios de oferta libre, ejecutivos y de turismo, los cuales responden a especificaciones particulares. El transporte interjurisdiccional y el transporte metropolitano, son regulados por la Nación y el transporte interurbano en una provincia, por sus propias autoridades; mientras que el urbano dentro de un municipio, de acuerdo a cada constitución provincial, puede estar reglado por las autoridades municipales o provinciales. **Definición de Servicio de transporte:** el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte. Es importante destacar que este transporte debe procurar el desarrollo de su actividad dentro de los parámetros que la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y su normativa reglamentaria le exige. Este objetivo es primordial para la seguridad vial en nuestro territorio nacional y es justamente la autoridad de aplicación y comprobación de la mentada ley, conforme lo establece su artículo segundo, la que debe velar celosamente por ello. Lo que resulta conveniente aclarar es que el transporte metropolitano o interjurisdiccional debe ser fiscalizado por inspectores de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.) y Gendarmería Nacional, en cuanto a lo que hace al cumplimiento de los requisitos impuestos legalmente. Sin perjuicio de ello, es preciso que las restantes autoridades den inmediato aviso a éstas en caso de advertir algún incumplimiento. Ahora, en lo que hace al control y fiscalización del Transporte Urbano e Interurbano Provincial, son las autoridades competentes provinciales las encargadas de hacer cumplir la norma como corresponde.

Definiciones

En primer lugar, previo a abordar los procedimientos de control, corresponde indicar el significado preciso de la terminología relativa a los diversos modos de transporte de pasajeros. Así, el Transporte Automotor de Pasajeros de carácter Interjurisdiccional, conforme lo dispuesto por el Decreto N° 958/92, posee distintos servicios, a saber:

• **Servicio público:** es el constituido por aquel que tenga por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades de carácter general en materia de transporte interjurisdiccional. Los servicios públicos, conforme lo previsto por el Decreto N° 656/94, se clasifican según su modalidad en:

a) **Servicios Comunes de Línea:** son aquellos que obligatoriamente deben ser ejecutados por las empresas permisionarias respetando los parámetros operativos fijados por la Autoridad de Aplicación.

b) **Servicios Diferenciales:** son aquellos que opcionalmente podrán prestar los permisionarios mediante la utilización de vehículos de características técnicas y diseños tales que, admitiendo solo el transporte de pasajeros sentados, brinde a estos condiciones de mayor confortabilidad.

c) **Servicios Expresos:** son aquellos que los permisionarios podrán prestar opcionalmente como modalidad complementaria, caracterizándose por la supresión de paradas, pudiendo o no utilizarse recorridos alternativos, permitiendo una disminución en los tiempos de viaje de los usuarios del servicio.

d) **Servicios Expresos Diferenciales:** son aquellos que los permisionarios podrán prestar opcionalmente según la modalidad de servicios expresos con vehículos diferenciales, transportando solo pasajeros sentados.

e) **Servicios Diferenciales de Capacidad Limitada:** son aquellos servicios prestados según la modalidad de Servicios Diferenciales o Servicios Diferenciales Expresos, que utilicen vehículos con una capacidad limitada de hasta DOCE (12) asientos, excluyendo al conductor.

• **Servicios de tráfico libre:** son aquellos respecto de los cuales no existe restricción alguna en cuanto a la fracción de los recorridos o itinerarios, frecuencias, horarios, tarifas, características de los vehículos y condiciones o modalidades de tráfico.

• **Servicios de transporte para el turismo:** son aquellos que se realizan con el objeto de atender una programación turística.

• **Servicio ejecutivo:** es aquel que presenta características de un alto nivel de confort y comodidad, de acuerdo a las reglamentaciones que establezca al efecto la autoridad de aplicación.

Control y Fiscalización de Transporte Automotor de Pasajeros

Al proceder, la autoridad de aplicación competente, a realizar un control y/o fiscalización en la vía pública de esta modalidad de transporte debe verificar que posea, además de los lineamientos indicados para tránsito, ciertos requisitos específicos:

a. Certificado de Revisión Técnica Obligatoria y su correspondiente oblea adherida al parabrisas.



b. Cédula de Identificación del Vehículo (conocida como cédula verde).

c. Comprobante de la Póliza de Seguro vigente.

Manual del Conductor Profesional – Municipalidad de Villa Clara

- d. Parabrisas en correcto estado.
- e. Los martillos rompe cristales junto a las ventanillas, dentro de la unidad, las salidas de emergencias identificadas.

Para el servicio de transporte automotor de pasajeros de carácter interjurisdiccional, además, se requiere:

- a. La Licencia Nacional Habilitante para este tipo de transporte (LNH).



- b. La libreta de trabajo y descanso mínimo.
- c. El sistema de registro de operaciones (SRO), comunmente conocido como tacógrafo, en funcionamiento y con la correspondiente certificación.
- d. La presencia de dos conductores.
- e. La existencia de los elementos de protección contra emergencias.
- f. Las instrucciones necesarias para proceder en caso de siniestros para los usuarios. En el caso que el transporte automotor de pasajeros de carácter interjurisdiccional se realice bajo la modalidad de servicio para el turismo, además, se le exige:
 - a. Lista de pasajeros.
 - b. Contrato de transporte para el turismo.
 - c. Certificado de habilitación para efectuar transporte automotor para el turismo expedido por la Secretaría de Transporte de la Nación. El entremado de reglamentaciones desde la nación, a la provincia y a los municipios, cada una tienen normativas que dan cumplimiento las autoridades de aplicación y por ende, la fiscalización responde a cada caso.

Controles específicos:

- 1)- **Alcoholímetro:** El alcoholímetro es un aparato altamente preciso, diseñado para cuantificar la concentración de alcohol en la sangre a través del aliento aspirado.
- 2)- **Cinemómetros, controladores de velocidad:** dispositivos para medir en tiempo real la velocidad de un móvil con objeto de controlar y supervisar los límites vigentes
- 3)- **Sistema de Registro de Operaciones (SRO), comúnmente llamado Tacógrafo:** Es un dispositivo mecánico o electrónico que registra diversos sucesos originados en un vehículo durante su conducción a lo largo toda su trayectoria. Los sucesos son registrados instantáneamente en un disco de papel especial de manera inalterable, el mismo se encuentra ubicado dentro del tacógrafo la funciones que graba normalmente el dispositivo son: velocidad, aceleraciones y frenadas bruscas, distancia recorrida, estacionamiento del vehiculo, y tiempo de ralentí (periodo durante el cual el vehículo permanece detenido con el motor en marcha), entre otros. Estos datos, que recopila el equipo pueden ser verificados y analizados en cualquier lugar en que se encuentre el rodado por la autoridad de control competente, para lo cual contarán con una llave especial que permite la apertura de los mencionados dispositivos

CAPITULO 7º

CALIDAD DEL SERVICIO. PSICOLOGÍA DEL CONDUCTOR

Obligaciones del Conductor en cuanto a Calidad del Servicio.

Los conductores profesionales deben saber sus obligaciones en cuanto a calidad de servicio, tal como lo impone la Resolución 552/07 de la Secretaria de Transporte.

1. Tratar con respeto y consideración a los usuarios.
2. Conducir en forma prudente respetando las normas de tránsito y a la velocidad autorizada.
3. Cumplir y hacer cumplir las disposiciones relativas a personas con movilidad reducida y a la prohibición de fumar.
4. No conversar con los pasajeros.
5. No abandonar el puesto de conducción durante la prestación del servicio.
7. Respetar la prohibición de escuchar radio.
8. No cumplir tareas de expendio y cobro de boletos.
9. Respetar la parada establecida deteniendo el vehículo junto a la acera en forma paralela al cordón.
10. Supervisar el colectivo de manera tal que no haya objetos sueltos en el interior del mismo, ya que pueden causar accidentes.
11. Supervisar periódicamente el estado mecánico del vehículo.

Psicología: “Conductor de Transporte público de pasajeros” El conductor profesional: Es aquella persona que obtiene su licencia profesional en su lugar de residencia, esto es, en su municipio dentro de su jurisdicción. Luego, solicita ante la Secretaría Administrativa de la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial la inscripción el curso para Aspirantes a conductores de transporte publico de personas de jurisdicción Nacional.

El conductor competente es aquel que posee:

- 1 - Una correcta capacidad perceptiva y atencional.
- 2 - Una buena capacidad de evaluación situacional.
- 3 - Una correcta y buena capacidad para tomar decisiones.
- 4 - Una alta capacidad operativa. Ejecución.
- 5 - Personalidad definida. Conocimientos sobre si mismo.
- 6 - El debido descanso.

La conducción de vehículos implica la exposición real de los usuarios a una situación en la que se puede producir, de forma voluntaria e involuntaria, un daño importante tanto a vehículos como a sus usuarios. Es una peculiaridad de la actividad que no se presenta en otros casos

Manual del Conductor Profesional – Municipalidad de Villa Clara

salvo que se practique deportes de alto riesgo. Esto puede provocar ansiedad, como también una nula o baja percepción de peligro, lo cual atenta contra la seguridad vial. Otro problema lo encontramos cuando ciertas personas usan parámetros propios al conducir y provocan extrañeza en el resto de los conductores, siendo un potencial peligro para ellas como para los demás usuarios de la vía pública. La experiencia de producir daños físicos a otros y a uno mismo es una característica propia que no se encuentra entre las ocurrencias cotidianas. El tema más conflictivo para muchos conductores es la asunción de límites que implica entrar en el sistema vial. Algunos de los comportamientos no deseables relacionados a estas características son el egocentrismo, las conductas antisociales, y la agresión. La persona que conduce esta expuesta a situaciones de stress, producidas por infinidad de situaciones contextuales, tales como el estado de las calles y rutas, el factor climático, las obras de infraestructura, el humor de los usuarios de la vía, de pasajeros y compañeros de trabajo, independientemente de otras contingencias del orden particular o privado, esto es, de su situación personal y familiar.

Las variables de salud psíquica que suelen valorarse en la persona “Conductor profesional” son:

- *Atención – Concentración
- *Velocidad de Anticipación
- *Coordinación bimanual – visomotora
- *Tiempo de reacción simple
- *Tiempos de reacciones múltiples
- *Inteligencia
- *Capacidad de aprendizaje psicomotor
- *Personalidad
- *Estilos cognitivos

Todas ellas son variables que un psicólogo puede medir, analizar y constatar en la persona aspirante a conductor y que suelen determinar su aptitud para el trabajo.

Las competencias que deberán ser manifiestas luego de haber recibido la formación para conductores profesionales de transporte público de pasajeros son las citadas en el apartado Educación y deberá:

Permitirle al conductor captar lo que ocurre en su entorno, identificar y discriminar los estímulos relevantes definitorios de la situación problema –que deberá resolver-. Debe hacer una evaluación de la situación (se requiere una inteligencia “normal”). Tomar una decisión y elegir la maniobra más adecuada de entre todas las posibles. Es necesario ejecutar la maniobra con la mayor rapidez y precisión posible. Se debe tener en cuenta las características de la personalidad y como estas pueden influir sobre los procesos expuestos

CAPITULO 8° NORMAS PARA LA CIRCULACION DE MAQUINARIA AGRICOLAS

ARTICULO 62. — MAQUINARIA ESPECIAL. La maquinaria especial que transite por la vía pública, debe ajustarse a las normas del Capítulo precedente en lo pertinente y hacerlo de día, sin niebla, prudentemente, a no más de 30 km/h, a una distancia de por lo menos cien metros del vehículo que la preceda y sin adelantarse a otro en movimiento.

Si el camino es pavimentado o mejorado, no debe usar la calzada siempre que sea posible utilizar otro sector.

La posibilidad de ingresar a una zona céntrica urbana debe surgir de una autorización al efecto o de la especial del artículo 57. Si excede las dimensiones máximas permitidas en no más de un 15% se otorgará una autorización general para circular, con las restricciones que correspondan. Si el exceso en las dimensiones es mayor del 15% o lo es en el peso, debe contar con la autorización especial del artículo 57, pero no puede transmitir a la calzada una presión por superficie de contacto de cada rueda superior a la que autoriza el reglamento. A la maquinaria especial agrícola podrá agregársele además de una casa rodante hasta dos acoplados con sus accesorios y elementos desmontables, siempre que no supere la longitud máxima permitida en cada caso.

Anexo al Artículo 62 de la Ley Nacional 24.449

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

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

1.3. Tren: conjunto formado por un tractor y los acoplados remolcados (cinta transportadora, vivienda, trailers porta plataforma, carrito de herramientas, carro de combustible, porta agua, tolva, acoplado rural, etc.).

2. Condiciones generales para la circulación.

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

a) Por caminos auxiliares, en los casos en que éstos se encuentren en buenas condiciones de transitabilidad tal que permita la circulación segura de la maquinaria. b) Por el extremo derecho de la calzada. No podrán ocupar en la circulación el carril opuesto, salvo en aquellos casos donde la estructura vial no lo permita, debiendo en esos casos adoptar las medidas de seguridad que el ente vial competente disponga.

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

2.3. Está prohibido:

Manual del Conductor Profesional – Municipalidad de Villa Clara

a) Circular con lluvia, neblina, niebla, nieve, etc., oscurecimiento por tormenta o cuando por cualquier otro fenómeno estuviera disminuida la visibilidad. **b)** Estacionar sobre la calzada o sobre la banquina, o en aquellos lugares donde dificulten o Impidan la visibilidad a otros conductores. **c)** Circular por el centro de la calzada, salvo en los caminos auxiliares. **d)** Efectuar sobrepasos.

3. Requisitos para los Equipos:

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

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

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

3.4. El tractor debe poseer DOS (2) espejos retrovisores planos, uno de cada lado, que permitan tener la visión completa hacia atrás y de todo el tren.

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

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

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

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

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

4. Señalamiento:

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

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

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

PRECAUCION DE SOBREPASO

ANCHO: ... m LARGO: ... m.

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

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

5. Dimensiones.

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

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

Manual del Conductor Profesional – Municipalidad de Villa Clara

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

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

6. Permisos.

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

6.2. La maquinaria agrícola comprendida entre TRES METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (3,50 m) y CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) deberá ser transportada en carretón debiendo contar para ello con un permiso especial. La maquinaria que supere los CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4.30 m) de ancho, será considerada como una carga de dimensiones excepcionales; y deberá cumplir con las condiciones de seguridad que determine la autoridad competente.

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

6.2.2. La maquinaria deberá montarse sobre el carretón de manera de no sobresalir, en ambos laterales, más de un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) en total de la trocha del carretón.

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

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

6.2.5. La velocidad de circulación mínima será de VEINTE KILOMETROS POR HORA (20 Km./h) y no superara como velocidad máxima los TREINTA KILOMETROS POR HORA (30 km./h).

6.2.6. El largo, altura y pesos máximos para la maquinaria agrícola que se transporta sobre carretón son los que corresponden a los vehículos especiales, en función de lo que permite la infraestructura vial y la seguridad de la circulación.

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

6.2.8. El permiso para el transporte de maquinaria agrícola sobre carretón (para maquinaria entre TRES METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (3.50 m) y CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de ancho) tendrá una validez de TRES (3) meses y podrá ser renovado, una sola vez, por igual período, debiendo coincidir con la vigencia de los seguros de responsabilidad civil de cada uno de los elementos que compongan el transporte, los que se contrataran por el monto máximo que establezca la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION dependiente del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

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

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

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

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

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

6.2.12. En el vehículo especial deben Instalarse CUATRO (4) placas de CUARENTA CENTIMETROS (40 cm) de ancho por SESENTA CENTIMETROS (60 cm) de altura en las CUATRO (4) salientes de la carga, en material reflectivo con rayas oblicuas blancas y rojas de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho cada una y a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°). El señalamiento se complementará con CUATRO (4) balizas reglamentarias amarillas, instaladas en los CUATRO (4) extremos salientes.

Manual del Conductor Profesional – Municipalidad de Villa Clara

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

PRECAUCION DE SOBREPASO

ANCHO: ... m LARGO: ... m.

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

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

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

6.2.15. La autoridad competente para la expedición de permisos en las rutas nacionales es la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD dependiente del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.