

INTRODUCCION

Cada año, miles de personas pierden la vida o sufren traumatismos en nuestros caminos y rutas. Miles de familias y comunidades quedan destrozadas. Cualquier esfuerzo realizado para promover la seguridad vial puede resultar insignificante al lado de ese sufrimiento humano creciente.

En los últimos años la sociedad argentina ha comenzado a interesarse por el tránsito y la seguridad vial, en parte producto de la creciente difusión en los medios de comunicación y por otro lado a raíz de las alarmantes cifras de víctimas fatales en hechos de tránsito. Resulta común tomar conocimiento de siniestros de tránsito a través de un familiar, de un amigo o de un vecino que ha participado en él.

Este mayor conocimiento por parte de la ciudadanía se tradujo en un fuerte reclamo a las autoridades de gobierno, las que han oído estas voces y en consecuencia de ello suscribieron en 2007, el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial y en 2008 sancionaron la Ley 26.363 que creó a la Agencia Nacional de seguridad Vial, Ley a la que las provincias y la ciudad Autónoma de Buenos Aires han de adherir a fin de aplicar políticas en materia de tránsito y seguridad vial en forma coordinada con el gobierno nacional. Pero como se expresó anteriormente cualquier esfuerzo puede resultar insignificante si no advertimos que el cuidado de la vida asociada a la seguridad vial, es un punto de encuentro de diversos actores; uno de ellos es el Estado, y del otro lado se encuentran los ciudadanos. Así hay tareas, acciones y gestiones que le corresponden exclusivamente al Estado; como el mejoramiento de las rutas y caminos, la señalización, los controles, las sanciones por infracciones a las normas de tránsito. Por otro lado hay otras tareas que le competen a los ciudadanos, y sobre las que hay que trabajar, ya que el pensamiento generalizado es que los accidentes de tránsito ocurren como una fatalidad producto de circunstancias inevitables.

En este aspecto, si avaláramos esta premisa, el aspecto social, o cultural de las conductas sociales no sería un factor de cambio para incrementar la seguridad en el tránsito, y por tanto la capacitación y la educación vial carecerían de sentido.

En este manual, queremos dar las herramientas y los conocimientos para que cada peatón, conductor, pasajero, usuario de la vía pública en general, comprenda que las muertes y los traumatismos causados por los hechos de tránsito se pueden prevenir y predecir en gran medida; que muchos de estos lamentables hechos son errores corrientes de conducción y que el comportamiento común de los peatones y conductores no deberían ocasionar traumatismos graves ni defunciones.

Por ello, debemos trabajar en el sentido de interpretar al tránsito como parte de la cultura de la convivencia responsable y respetuosa y favorecer el desarrollo de ciudadanos capaces de optimizar la calidad de vida en comunidad.

La propuesta de este manual, pretende formar al ciudadano que transita;

ya sea conductor de un automóvil, ciclista, motociclista, peatón o simplemente como usuario de un transporte público de pasajeros, y contribuir a la construcción de prácticas morales autónomas y solidarias.

EDUCACIÓN Y ÉTICA CIUDADANA

Siguiendo esta perspectiva se parte en afirmar que todos somos transeúntes: en tanto peatones, pasajeros o conductores y por ello, como ciudadanos que transitamos tomamos decisiones cuyas consecuencias impactan en la vida personal y social dado que nos conducimos con prudencia o sin ella, preservamos o ponemos en riesgo la vida propia y la de los demás. Al mismo tiempo, somos actores capaces de participar en la construcción de normas, en la regulación del tránsito y en nuestra sociedad. El respeto a la normativa vial y la responsabilidad en el tránsito se resignifican en este marco, entendiéndose como parte de un ejercicio cívico consciente, activo, constructivo; y la educación vial, como parte de la propuesta de capacitación de quién desea obtener la Licencia Nacional de Conducir, se integra, de esta manera, en un horizonte de sentido mayor: la formulación del ciudadano.

Deseamos incluir en los objetivos de esta capacitación a la Formación Ética y Ciudadana, dentro de la cual se tratará el desarrollo de una moral autónoma y solidaria, en la que las normas son respetadas por convicción y no por mera obediencia a la autoridad. Es por ello, que el aprendizaje de las normas de tránsito puede resultar significativo, en la medida en que instala la reconstrucción de su sentido, contexto de origen y aplicación, presentando las regulaciones como producto de un consenso social para la convivencia (y no como algo arbitrario, que requiere ser aprendido de memoria).

Lograr que cada persona tome conciencia de que puede ser agente de salud y agente de riesgo es un objetivo, el cual implica el aprendizaje de actitudes y comportamientos seguros para la prevención de accidentes, para el cuidado y preservación del bienestar psicofísico propio y de los demás en situaciones de tránsito.

Teniendo en cuenta la importancia de los conceptos de convivencia y la ciudadanía es importante la promoción del sentido crítico y el comportamiento solidario para el desarrollo de acciones y transformaciones del medio en que se habita. La educación del transeúnte procura generar actitudes y compromisos responsables y respetuosos en el uso de las vías del tránsito, en tanto espacios públicos de convivencia e interdependencia.

Todo lo expuesto anteriormente, también puede vincularse con la Educación ambiental considerada en sentido amplio, dado que nuestra intervención en el cuidado del medio ambiente es primordial en la preservación o transformación

del mismo en beneficio del ser humano. Las vías de circulación son consideradas como ambientes sobre los cuales aportar para preservar la vida y mejorar su calidad, no sólo en lo relacionado a los aspectos contaminantes del funcionamiento del sistema (contaminación sonora, del aire, visual, etc.) o en su estructura y despliegue material (factor ambiental de los accidentes de tránsito) sino también para el desarrollo de un ámbito social público de convivencia más armónico, pacífico, sano y seguro (Isoba, M.C.; 2003).

Las vías públicas y el tránsito posicionan a muchos ciudadanos simultáneamente, en ambientes y situaciones de interdependencia, en las que los derechos y responsabilidades de cada uno frecuentemente se traducen en conflictos de complicada resolución. Es por ello, que teniendo en cuenta lo que hasta aquí se plantea, la educación vial del transeúnte se inscribe en la posibilidad de:

- CIRCULAR POR LA VÍA PÚBLICA CON CONCIENCIA DE LOS DERECHOS Y RESPONSABILIDADES QUE LE CORRESPONDEN A CADA CIUDADANO.
- PARTICIPAR DE LOS DEBATES QUE SE ORIGINEN ACERCA DE LAS MODALIDADES Y LAS REGULACIONES DE LA CIRCULACIÓN.
- ASUMIR UNA ACTITUD DE PARTICIPACIÓN CRÍTICA Y CREATIVA EN LA RESOLUCIÓN DE LOS CONFLICTOS QUE CONCERNEN AL ESPACIO PÚBLICO

En este sentido, es fundamental la preparación del ciudadano transeúnte en las diferentes formas en que puede desempeñarse como tal, distinguiendo los diferentes roles: la formación del peatón, la formación del usuario de transporte público de pasajeros y la formación del conductor de vehículos.

Asimismo, hay que considerar la existencia de una amplia diversidad de situaciones de tránsito en las distintas regiones geográficas de nuestro país: no es lo mismo habitar en grandes centros urbanos intercomunicados por autopistas y atravesados por redes de transporte colectivo y ferrocarril, que en ámbitos rurales, surcados por caminos de tierra, en los que circulan autos junto a caballos o carruajes, con escasa presencia de medios de transporte público.

Por otro lado sucede que, en un mismo centro poblacional, la circulación no es igual en todos los barrios, ni a toda hora ya que los vecinos transitan hacia adentro, hacia fuera o a través de su localidad en distintos momentos del día; se desplazan de una ciudad a otra o entre ellas y de las zonas suburbanas o rurales, a diario o en épocas de veraneo.

Todas las circunstancias mencionadas anteriormente conllevan a referirse al fenómeno del tránsito y a poner énfasis en la preparación de los ciudadanos para que los mismos puedan comprender las posibilidades, regulaciones y

riesgos de las diferentes situaciones de circulación en las que participan o podrán participar en el futuro.

Por consiguiente, las propuestas más apropiadas para la educación de los transeúntes surgen de la articulación entre la observación y el análisis de casos o situaciones reales de tránsito en la vía pública y entendiendo que la circulación existente es una construcción social e histórica.

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

EL TRÁNSITO Y EL TRASPORTE EN SITUACIONES COTIDIANAS

Del análisis de situaciones reales o casos de accidentes de tránsito que cobran estado público, se pueden observar los distintos aspectos intervinientes en la circulación prudente y considerar cada uno de los factores (humano, ambiental y vehicular), poniendo en cuestión las pautas culturales, las normas y responsabilidades de conductores, pasajeros y peatones. Tener en cuenta los problemas y casos reales contribuye a la toma de conciencia de los ciudadanos y posibilita la intervención crítica en su comunidad.

Los casos reales nos acercan al doble objetivo que se persigue: preparar a los ciudadanos para evitar riesgos en lo inmediato y formarlos como agentes de prevención de accidentes en el corto plazo.

LA CIRCULACIÓN EXISTENTE NO ES UN FENÓMENO NATURAL SINO UNA CONSTRUCCIÓN SOCIAL E HISTÓRICA

¿Siempre hubo semáforos? ¿Cuándo se instalaron? ¿Porqué...? ¿Siempre hubo accidentes de tránsito? ¿Ocurren en todas partes del mundo? ¿Qué accidentes ocurren con más frecuencia en zonas rurales? ¿Y en la ciudad...? ¿Qué cuentan los abuelos sobre el tránsito en el barrio o en el pueblo, en su juventud...?

El tránsito no fue siempre lo que es hoy: vías, automóviles y normas de circulación fueron cambiando, conforme a los avances tecnológicos y a la búsqueda de soluciones para los problemas que se iban suscitando.

Los transeúntes también fueron cambiando a lo largo del tiempo. Hoy coexisten muchas maneras de circular y transitar, manifiestas en las costumbres de distintos lugares de nuestro país y del mundo.

Es importante tener en cuenta todo esto y preguntarnos por los cambios, ya que la posibilidad de problematizar situaciones de circulación en la vía pública

y de orientar las actitudes de los transeúntes hacia una mayor protección de la vida, depende en buena medida de que podamos concebir otras modalidades posibles.

Por ello, es de gran importancia la reflexión de la situación vial que permita comparar las redes y flujos del entorno cercano con las existentes en otros contextos; conocer experiencias de otras localidades argentinas o extranjeras, actuales o pasadas y analizar críticamente propuestas elaboradas desde diferentes organizaciones para disminuir los accidentes.

MIRAR EL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE DESDE DIFERENTES PERSPECTIVAS

Un recurso importante para la comprensión de los problemas y para la desnaturalización de las conductas habituales es que se puedan adoptar diferentes puntos de vista.

En este caso, los conflictos de tránsito se aprecian de diferente modo desde la óptica de los peatones, de quienes conducen vehículos livianos o de los automovilistas.

Suele ocurrir que los transeúntes perciben la eficacia y pertinencia de las redes viales de una manera distinta que los funcionarios del gobierno o quienes están en posición de definirlas.

El transporte de pasajeros se evalúa de distinto modo por parte de los usuarios, los empresarios o trabajadores; el recorrido de una línea de transporte de cargas puede ser indiferente para los habitantes de las ciudades que están en el inicio y el final del viaje y clave para los habitantes de zonas rurales o pequeñas localidades que se ven afectados por su paso.

Geógrafos, urbanistas, abogados o ingenieros, pueden analizar los problemas del tránsito y la circulación desde conceptos y perspectivas disímiles, poniendo en foco diferentes aspectos de una misma realidad.

Esto quiere decir que la comprensión del tránsito será más rica y pertinente cuando apele a una variedad de perspectivas; sin esta variedad, difícilmente se podrían visualizar alternativas, comprender el sentido de las normas y adherirse a ellas.

VINCULAR DERECHOS Y OBLIGACIONES

En igual sentido la enseñanza de las normas viales apunta a relacionar los derechos y las obligaciones del transeúnte con la realidad social y con las prácticas reales de circulación.

Como se mencionó anteriormente, se apele a una formación del transeúnte ligada con la comprensión significativa, que no puede reducirse a la información, adiestramiento o entrenamiento.

Es fundamental que se presenten las prohibiciones y determinaciones que pesan sobre el tránsito en estrecha relación con lo que posibilitan, considerando que el desplazamiento personal siempre se realiza en interacción e interdependencia con el de los otros. Se trata de advertir y mostrar que, como sostiene Philippe Meirieu, “en una patria, en una clase, en una sociedad, cuando alguien quiere ocupar todo el lugar es porque no tiene lugar (...) Darle [a alguien] un lugar en una obra colectiva es permitirle ya no tener más la voluntad de ocupar todo el lugar... es así como aprende a entrar en la ley, así es como aprende que las reglas no caen del cielo sino que son requeridas por el proyecto que perseguimos en común (...)”

Es fundamental la toma de conciencia acerca de la necesidad de respetar las normas, participando en espacios que permitan reconstruir su sentido e importancia.

Estrellas Amarillas:

Cuando hablamos de Ética Ciudadana en Educación Vial, estamos haciendo un principal hincapié en la concientización del transeúnte respecto del riesgo que corre al no respetar la normativa vial vigente, al intentar burlar la autoridad que ejerce la fiscalización del tránsito y al no respetar y destruir a ese gran grupo de ayudantes en la organización de la circulación que son las señales de tránsito.

A todo este trabajo de concientización realizado debemos sumarle un gran aporte hecho por agrupaciones no gubernamentales que también trabajan en torno de bajar la tasa de siniestralidad vial en la República Argentina y diferentes países. Entre ellos se encuentra la FUNDACIÓN LAURA CRISTINA AMBROSIO BATTISTEL que lleva adelante la Campaña Nacional de Concientización Vial Estrellas Amarillas, lo cual ha caído muy bien a los ojos de la ANSV que hasta ha dispuesto que la Estrella Amarilla pase a ser una señal Vial de Conocimiento Obligatorio para todo conductor, por ende se suma a las diferentes evaluaciones teóricas que se realizan inherentes a la obtención de una Licencia Nacional de Conducir.

Para conocer un poco más de este tema anexamos una pequeña síntesis sobre la temática Estrellas Amarillas.



Comienzo y ubicación de la FUNDACIÓN:

La Campaña Nacional de Concientización Vial Estrellas Amarillas surgió a partir de la iniciativa de Julio Ambrosio, luego de la muerte de su hija Laura Cristina Ambrosio Battistel en la provincia de La Pampa en el año 2006 en un accidente de tráfico. La misma no solo busca generar conciencia al manejar, sino que también realiza acciones para disminuir las infracciones de tránsito y generar políticas de prevención.

La inauguración de la fundación fue el 20 de abril de **2008**, con sede en Manuel Pizarro 4120, Ciudad de Córdoba.

Este símbolo, estrella amarilla, indica un lugar en la vía pública donde una o varias personas perdieron la vida a causa de un siniestro vial.

Las cinco puntas de la estrella amarilla representa los valores de Memoria, Prevención, Ley, Justicia y Educación.

La misma se coloca en las rutas y calles como emblema de atención y memoria de las víctimas fatales de siniestros viales. Busca concientizar sobre los lugares donde suelen suceder los siniestros viales, para generar precaución en dichas zonas.

Las primeras Estrellas Amarillas fueron pintadas sobre el **asfalto** en los lugares de los siniestros viales con víctimas fatales por familiares y amigos de las víctimas. Posteriormente se buscaron nuevas formas para que los carteles sean más llamativos y ayuden a la conciencia.

Con la decisión de la ANSV, las Estrellas Amarillas se convirtieron en un símbolo de conocimiento **obligatorio** para las personas que conducen en toda la Argentina a partir del 11/05/2020, según Disposición nº110.-

Requisitos para obtener la LNC

La Ley 24.449 establece edades mínimas para la obtención de la primera licencia de conducir:

- **Veintiún (21) años** para las clases de licencias C, D y E con experiencia previa de un año para la clase B.
- **Diecisiete (17) años** para las restantes clases.
- **Dieciséis (16) años** para conducir ciclomotores, en tanto no lleven pasajero.

Para las motos de más de 300cc., en el caso de los mayores de 21 años se requiere un año de antigüedad en la clase anterior y para los menores de esta edad, dos años.

Para la obtención de la clase B2 se requiere un año de antigüedad en la clase B1.

Es necesario aclarar que las personas menores de 18 años que deseen obtener la LNC deberán poseer la autorización de los representantes legales.

El aspirante a una Licencia Nacional de Conducir o su renovación, deberá presentarse a los exámenes con:

- su **Documento de Identidad** y fotocopia.
- una **Constancia de Grupo y Factor Sanguíneo** expedida por profesional médico
- constancia impresa de su **número de CUIL** (salvo que conste en su DNI)
- original y copia del seguro del vehículo para realizar examen práctico de conducción
- el **Formulario Único de Seguimiento del Trámite**, en el que deberá constar la **asistencia al Curso Teórico-Práctico** de Educación para la Seguridad Vial, en el cual también se completará la **Declaración Jurada** sobre el padecimiento de afecciones, llenada y firmada por el solicitante.

Es necesario tener en cuenta que algunos municipios requieren, según propias ordenanzas, otra documentación ampliatoria, por lo tanto se requiere solicitar esta información en la jurisdicción a la que el aspirante a la licencia pertenece.

- **Psicofísico:** el fin de esta evaluación es el de determinar la capacidad física y mental de una persona para la conducción de un vehículo, y constatar que la misma no se encuentre afectada por enfermedad o deficiencia alguna, que pueda determinar su incapacidad para conducir.

- **Curso:** de asistencia obligatoria el cual se aprueba con la simple asistencia pudiendo ser realizado de manera on line ingresando a la página <http://curso.seguridadvial.gob.ar/> e imprimiendo el certificado correspondiente

- **Teórico:** este examen de carácter obligatorio y eliminatorio tiene como objetivo verificar los conocimientos teóricos que posee el aspirante a obtener la Licencia Nacional de Conducir, sobre Educación Ética y Ciudadana, Conducción, Señalamiento y Legislación.
- **Práctico:** el examen práctico tiene como finalidad comprobar la idoneidad, capacidad y conocimientos básicos y necesarios para conducir aquel tipo de vehículo para el cual se solicite la licencia habilitante.

CLASES DE LICENCIAS:

Clase A Ciclomotores y Motocicletas (no autoriza a circular con automóviles y camionetas)

- **A1.1:** Ciclomotores hasta CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) o CUATRO KILOWATTS (4 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica.
- **A1.1.2:** Motocicletas hasta CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150 cc) de cilindrada u ONCE KILOWATTS (11 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. Incluye clase A1.1.
- **A1.1.3:** Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150 CC) y hasta TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 cc) de cilindrada o de más de ONCE KILOWATTS (11 kw) y hasta VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A1.2, excepto los mayores de 21 años de edad. Incluye clase A1.2.
- **A1.4:** Motocicletas de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 cc) o más de VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A1.3, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar UN (1) año en motocicletas de cualquier cilindrada. Incluye clase A 1.3.
- **A2: :** Triciclos y cuatriciclos sin cabina de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua.
- **A2.1:** Triciclos y cuatriciclos sin cabina de hasta TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 cc) o VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional.
- **A2.2:** Triciclos y cuatriciclos sin cabina de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 cc) o VEINTE (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A2.1, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar UN (1) años en triciclos o cuatriciclos de cualquier cilindrada, según el caso. Incluye clase A2.1.
- **A3:** Triciclos y cuatriciclos cabinados de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua con volante direccional.

Clase B Automóviles y Camionetas (no autoriza a circular con ciclomotores y motocicletas)

- **B.1:** Automóviles, utilitarios, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta TRES MILQUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.) de peso total. Incluye clase A3.
- **B.2:** Automóviles, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.) de peso con un acoplado de hasta SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg.) o casa rodante no motorizada.

Clase C

- **C.1:** Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) de peso y hasta DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg) de peso. Incluye clase B1. Se debe acreditar 1 año de antigüedad en B1.
- **C.2:** Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg) de peso y hasta VEINTICUATRO MIL KILOGRAMOS (24.000 kg) de peso. Incluye clase C1. Se debe acreditar un año de antigüedad en B1.
- **C.3:** Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de VEINTICUATRO MIL KILOGRAMOS (24.000 kg) de peso. Incluye clase C2. Se debe acreditar un año de antigüedad en B1.

Clase D

- **D.1:** Automotores para servicios de transporte de pasajeros hasta OCHO (8) plazas, excluido el conductor. Incluye clase B.1.
- **D.2:** Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de OCHO (8) plazas y hasta VEINTE (20) plazas, excluido el conductor. Se debe acreditar un año de antigüedad en B1.
- **D.3:** Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de VEINTE (20) plazas, excluido el conductor. Se debe acreditar un año de antigüedad en B1.
- **D.4:** Servicios de urgencia, emergencia y similares. Se debe acreditar 1 año de antigüedad en B1.

Clase E

- **E.1:** Vehículos automotores de clase C y/o D, según el caso, con uno o más remolques y/o articulaciones. Incluye clase B2.
- **E.2:** Maquinaria especial no agrícola.

Clase F

Vehículo automotor especialmente adaptado a la condición física de su titular. La licencia deberá consignar la descripción de la adaptación que corresponda. Deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase que corresponda al vehículo que conduzca.

Clase G

- **G.1:** Tractores agrícolas.
- **G.2:** Maquinaria especial agrícola
- **G.3:** Tren Agrícola, deberá encontrarse acompañada de la subclase B1 o G1 según corresponda y se debe acreditar una antigüedad previa de Un (1) año en la correspondiente subclase.

Art. 5º DEFINICIONES:

A los efectos de la ley Nacional de Tránsito Nº24449 se entiende por:

- a) **Automóvil:** el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso;

b) **Autopista**: una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes;

c) **Autoridad jurisdiccional**: la del Estado Nacional, Provincial o Municipal;

d) **Autoridad local**: la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad;

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

Cabe aclarar que cualquier disposición de las que se habla en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de la Ley Nacional de Tránsito, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano.

e) **Baliza**: la señal fija o móvil con luz propia o retrorreflectora de luz, que se pone como marca de advertencia.

f) **Banquina**: la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada.

g) **Bicicleta**: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas.

h) **Calzada**: la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos.

i) **Camino**: una vía rural de circulación.

j) **Camión**: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total.

k) **Camioneta**: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg. de peso total.

l) **Carretón**: el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;

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

ll bis) **Ciclovías**: Carriles diferenciados para el desplazamiento de bicicletas o vehículo similar no motorizado, físicamente separados de los otros carriles de circulación, mediante construcciones permanentes.

m) **Encrucijada**: cruce de calles.

n) **Concesionario via**; el que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la

administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación.

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

o) **Motocicleta**: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc.de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h.

p) **Omnibus**: vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor.

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

r) **Paso a nivel**: el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril.

s) **Peso**: el total del vehículo más su carga y ocupantes.

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

u) **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.

v) **Servicio de transporte**: el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte.

w) **Vehículo detenido**: el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto.

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

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

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

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

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

Art.36º PRIORIDAD NORMATIVA Ley Nacional de Tránsito 24449

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

Art.37º EXHIBICION DE DOCUMENTOS Ley Nacional de Tránsito 24499

Al solo requerimiento de la autoridad competente se debe presentar la licencia de conductor, cédula verde, documento nacional de identidad, comprobante de pago del impuesto a la radicación del vehículo, constancia de Revisión Técnica Obligatoria, cédula azul o autorización de manejo realizada ante escribano público (en el caso de encontrarse vencida la cédula verde y el vehículo no sea conducido por el titular), y demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que la ley contemple.

Art.38º PEATONES Y DISCAPACITADOS Ley Nacional de Tránsito 24449

Los peatones transitarán:

a) En zona urbana:

1. Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin.
 2. En las intersecciones, por la senda peatonal.
 3. Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, sólo para el ascenso-descenso del mismo.
- Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación.

b) En zona rural:

Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detección. El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

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

Art.39 CONDICIONES PARA CONDUCIR Ley Nacional de Tránsito 24449

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, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito.

Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

Art. 40 REQUISITOS PARA CIRCULAR Ley Nacional de Tránsito 24449

Para poder circular con automotor es indispensable:

- a) Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente.
- b) Que porte la cédula, de identificación del mismo; en el caso de no ser conducido por el titular cédula azul o autorización de manejo realizada ante escribano público.
- c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia.
- d) Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos (autos: parte delantera y trasera; ciclomotores y motocicletas en la parte trasera).
- e) Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo en la presente ley. Que posea matafuego construido según las normas IRAM correspondientes, debiendo ubicarse al alcance del conductor dentro del habitáculo, con excepción de los mayores a UN KILOGRAMO (1 kg) de capacidad y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas.
- g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero.
- h) Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino.
- i) Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento.
- j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes (conductor y acompañante) lleven colocados y sujetos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos.
- k) Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos. (Obligatoriedad del uso de cinturones de seguridad).

Art. 40 (bis) Requisitos para circular en bicicletas Ley Nacional de Tránsito

Para poder circular en bicicleta es indispensable que el vehículo tenga:

- a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz.
- b) Espejos retrovisores en ambos lados.
- c) Timbre, bocina o similar.

- d) Que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales.
- e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo.
- f) Guardabarros sobre ambas ruedas.
- g) Luces y señalización reflectiva.

Art. 41 PRIORIDADES Ley Nacional de Tránsito 24449)

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

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

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

Art 42 ADELANTAMIENTO Ley Nacional de Tránsito 24449

El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas:

- a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando.
- b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso.
- c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral.

d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento.

e) El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad.

f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso.

g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente.

h) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:

1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;
2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

Art. 46 GIROS Y ROTONDAS Ley Nacional de Tránsito 24449:

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

a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada;

b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.

c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada;

d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista;

e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.

Al acercarse a una rotonda, al igual que cuando se trata de una curva, es importante que se adopte una velocidad adecuada al trazado de la misma ya que economiza combustible e incrementa la seguridad en la maniobra.

En la entrada a la misma se debe reconocer:

- La amplitud de la calzada.
- Las características de sus curvas.
- La existencia de un carril para bicicletas o peatones.
- La presencia de otros vehículos en circulación o espera.

Art. 44 VIAS SEMAFORIZADAS Ley Nacional de Tránsito 24449

En las vías reguladas por semáforos:

a) Los vehículos deben:

1. Con luz verde a su frente, avanzar.



2. Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.



3. Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja.



4. Con **luz intermitente amarilla**, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuar el mismo con precaución, el de la derecha tiene prioridad de paso.

5. Con **luz intermitente roja**, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y sólo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno.

6. En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo.

b) Los peatones deberán cruzar la calzada cuando:

1. Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante.
2. Sólo exista semáforo vehicular y el mismo de paso a los vehículos que circulan en su misma dirección.
3. No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido. No deben cruzar con luz roja o amarilla a su frente.

c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada.

d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía.

e) Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.

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

Art.45 VIA MULTICARRILES Ley Nacional de Tránsito 24449

En las vías con más de dos carriles por mano, sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

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

Art. 46 AUTOPISTAS Ley nacional de Tránsito 24449

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

- a) El carril extremo izquierdo se utilizará para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y a maniobras de adelantamiento.
- b) No pueden circular peatones, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial.
- c) No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en las dársenas construidas al efecto si las hubiere.
- d) Los vehículos remolcados por causa de accidente, desperfecto mecánico, etc., deben abandonar la vía en la primera salida.

En semiautopistas son de aplicación los incisos b), c) y d).

Art. 46 BIS Ciclovías. Las autoridades competentes promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas.

Art. 47 USO DE LAS LUCES Ley Nacional de Tránsito 24449

En la vía pública los vehículos deben encender sus luces observando las siguientes reglas:

- a) Luces bajas o luces diurnas (sistema DRL: Day Time Running Light): mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas o las luces diurnas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios;

- b) Luz alta: su uso obligatorio sólo en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclame.
- c) Luces de posición y de chapa patente: deben permanecer siempre encendidas.
- d) Destello: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos.
- e) Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas.
- f) Luces rompenieblas, de retroceso, de freno, de giro y adicionales: deben usarse sólo para sus fines propios.
- g) Las luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente.
- h) A partir de la vigencia de la presente ley, en la forma y plazos que establezca la reglamentación, los fabricantes e importadores deberán incorporar a los vehículos 0 km nuevos modelos, un dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas o de las luces diurnas (sistema DRL), en el instante en que el motor del mismo sea puesto en marcha, conforme al inciso a) precedente.

Art. 48 Ley Nacional de Tránsito 2449 PROHIBICIONES Está prohibido en la vía pública:

a) Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. Asimismo, queda prohibido conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a cero (0) miligramos por litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo sanitario. LEY NACIONAL N° 27714

“Debemos aclarar que en la provincia de Entre Ríos según la ley provincial n° 10460 Queda prohibido conducir cualquier tipo de vehículos con tasa de alcoholemia superior a cero (0) gramos por un mil (1.000) centímetros cúbicos de sangre desde el año 2018.”



ALTERACIONES QUE PRODUCE LA CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL EN SANGRE:

- Retardo en los reflejos.
- Alteración de las funciones psíquicas y físicas.
- Disminución de la capacidad de concentración.
- Disminución de la visión periférica.
- Visión confusa y borrosa

- Posible doble visión.
- Disminución de la capacidad de coordinación.
- Disminución de la sensibilidad en general.
- Retardo en la capacidad de acción psicológica.
- Perturbación de la conducta: inconsciencia ante el peligro, euforia, conductas temerarias.
- Disminución del juicio crítico. Incapacidad de evaluar situaciones peligrosas.

LA CONDUCCIÓN CON CAPACIDADES DIFERENTES Se entiende por conductor con capacidades diferentes, aquel que presenta una disminución o deficiencia física del aparato locomotor, básicamente de las extremidades, y que le impide el manejo estereotipado de los mandos y palancas que se utilizan habitualmente para la conducción de los vehículos a motor. Éstas pueden ser de origen neurológico, óseo o muscular, malformaciones, deficiencias congénitas, enfermedades, traumatismos, etc. Para que se pueda conducir correctamente se deben efectuar las modificaciones y/o adaptaciones que se requieran en cada caso en particular, ya sea en la persona, el vehículo o en ambos. Las modificaciones tienen que suplir las deficiencias de forma segura para permitir la conducción con seguridad. Asimismo, deben estar homologadas y solo pueden ser realizadas por talleres autorizados y personal especializado.

Si una persona se acostumbra a utilizar una palanca como acelerador y freno en lugar de dos pedales, no significa que no esté capacitado para conducir en el tránsito sino que aprendió a manejar con otras estructuras y mecanismos diferentes. una persona con movilidad reducida puede manejar y hacerlo de forma correcta siempre que lo haga con un automóvil adaptado de acuerdo a la dificultad que presente. La conducción debe ser apta para la persona que lo necesita y no se deben suprimir los comandos estándares para posibilitar que familiares o amigos puedan utilizar el auto en caso de ser necesario. Resulta importante que las personas con dificultades para trasladarse tengan la posibilidad de ser independientes para abordar y bajar del vehículo, como así también operar el auto con total naturalidad.

LA LICENCIA

El trámite para obtener la licencia de conducir es igual al que debe realizar cualquier postulante a obtener la Licencia, con la salvedad que se deberá concurrir con el auto adaptado para rendir el examen teórico-práctico. Se debe verificar que la adaptación sobre el vehículo supla correctamente la discapacidad disminuida y resulte efectiva como el comando original del vehículo.

- b)** Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello.
- c)** A los vehículos, circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia.
- d)** Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas.
- e)** A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas, de gran concentración de vehículos o vías rápidas.
- f)** Obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle, avanzando sobre ella, aun con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje.
- g)** Conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha **(3 segundos en rutas y 2 segundos en ciudad)**.

- h)** Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garage o de una calle sin salida.
- i)** La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia.
- j)** En curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse.
- k)** Cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario, o si desde el cruce se estuvieran haciendo señales de advertencia o si las barreras estuviesen bajas o en movimiento, o la salida no estuviere expedita. También está prohibido detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras, o quedarse en posición que pudiere obstaculizar el libre movimiento de las barreras.
- l)** Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento.
Decreto Reglamentario 779/95 - l.2) La profundidad mínima de los canales de la banda de rodamiento es de UNO CON SEIS DÉCIMAS DE MILÍMETRO (1,6 mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILÍMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DÉCIMAS DE MILÍMETRO (0,5 mm). Si bien en automóviles la profundidad del dibujo debe tener como mínimo 1,6 mm, se aconseja que no sea inferior a 2 mm. Una profundidad menor compromete el agarre y, sobre pavimento mojado, puede producir aquaplaning.
- m)** A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.
- n)** A los ómnibus y camiones transitar en los caminos manteniendo entre sí una distancia menor a cien metros, salvo cuando tengan más de dos carriles por mano o para realizar una maniobra de adelantamiento.
- ñ)** Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución.
- o)** Circular con un tren de vehículos integrado con más de un (1) acoplado, excepto lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola y las unidades conformadas por una unidad tractora con dos (2) semirremolques biarticulados.
- p)** Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difunda olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubre en vehículos o continentes no destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas deben ser lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural.
- q)** Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos.
- r)** Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo.
- s)** Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada.
- t)** Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino.

u) Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microbús, ómnibus, camiones o maquinaria especial, mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure la transitabilidad de la vía.

v) Usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas.

w) Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios.

x) Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua.

y) Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública.

Art. 49 Ley Nacional de Tránsito 24449 ESTACIONAMIENTO En zona urbana deben observarse las reglas siguientes:

a) El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm, pudiendo la autoridad local establecer por reglamentación otras formas.

Decreto 779/95 a.2.3. Cuando el estacionamiento debe efectuarse en forma paralela al cordón, debe dejarse libre una distancia aproximada de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m) respecto del mismo y no menos de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) entre un vehículo y otro;

Decreto 779/95 a.2.4. Cuando no exista cordón se estacionará lo más alejado posible del centro de la calzada, pero sin obstaculizar la circulación de peatones;

Decreto 779/95 a.2.5. Cuando se efectúe en forma perpendicular o con un ángulo menor respecto al cordón y la señalización así lo indique, se ubicará el vehículo conforme a la demarcación horizontal. De no existir ésta, la distancia a dejar entre vehículos será de SIETE DECIMAS Y MEDIA DE METRO (0,75 m). En el estacionamiento perpendicular al cordón se colocará hacia éste la parte posterior del vehículo. Cuando se estacione en ángulos distintos, se pondrá la parte delantera en contacto con aquél;

b) No se debe estacionar ni autorizarse el mismo:

1. En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización.

2. En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso.

3. Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros.

Tampoco se admite la detención voluntaria. No obstante se puede autorizar, señal mediante, a estacionar en la parte externa de la vereda cuando su ancho sea mayor a 2,00 metros y la intensidad de tráfico peatonal así lo permita.

4. Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento.

5. Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento.

6. En los accesos de garages en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición o restricción.

7. Por un período mayor de cinco días o del lapso que fije la autoridad local.

8. Ningún ómnibus, microbús, casa rodante, camión, acoplado, semiacoplado o maquinaria especial, excepto en los lugares que habilite a tal fin mediante la señalización pertinente.

c) No habrá en la vía espacios reservados para vehículos determinados, salvo disposición fundada de la autoridad y previa delimitación y señalamiento en que conste el permiso otorgado.

En zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquina, en las zonas adyacentes y siempre que no se afecte la visibilidad.

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

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

REGLAS DE VELOCIDAD

Art. 50 Ley Nacional de Tránsito 2449 VELOCIDAD PRECAUTORIA. El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

Art. 51 Ley Nacional de Tránsito 24449 VELOCIDAD MÁXIMA. Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

1. En calles: 40 km/h;

2. En avenidas: 60 km/h;

**(la autoridad local podrá establecer límites de velocidades diferentes)
En la Ciudad de Crespo la velocidad máxima permitida es de 40 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.

Art. 52 Ley Nacional de Tránsito 24449 LIMITES ESPECIALES. Se respetarán además los siguientes límites:

a) Mínimos:

1. En zona urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía.
2. En caminos y semiautopistas: 40 km/h, salvo los vehículos que deban portar permisos, y las maquinarias especiales.

b) Señalizados: los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación.

c) Promocionales: para promover el ahorro de combustible y una mayor ocupación de automóviles, se podrá aumentar el límite máximo del carril izquierdo de una autopista para tales fines.

...para tener en cuenta...

DOCUMENTACIÓN PARA CIRCULAR

1. Licencia de conducir correspondiente al tipo de vehículo
2. D.N.I.
3. Cédula de identificación del automotor
4. Constancia de VTV (Verificación Técnica Vehicular) o RTO (Revisión Técnica Obligatoria).
5. Comprobante de póliza de seguro obligatorio vigente.
6. Comprobante de pago de la patente.
7. Además el vehículo debe tener las chapas patentes visibles en el lugar correspondiente.
8. Comprobante de pago de peaje (en los casos que corresponda)

ELEMENTOS OBLIGATORIOS PARA LLEVAR EN EL VEHÍCULO

1. Matafuegos, (bien sujetado), con control de carga vigente y al alcance del conductor.
2. Balizas portátiles.

3. También se sugiere contar con:

- Botiquín de primeros auxilios
- Gato hidráulico o crique
- Auxilio inflado
- Llave de ajuste
- Sábana blanca
- Chaleco de prevención con bandas refractarias
- Barra rígida de remolque

ART. 13 INC d).-Los conductores que obtengan su licencia por primera vez estarán obligados a llevar durante el período establecido por la Ley, 6 meses, colocado en la parte inferior del parabrisas y luneta del vehículo (parte delantera y trasera), un distintivo en color blanco y fondo verde donde conste su condición de PRINCIPIANTE.

ART. 18.- La licencia habilitante cuyos datos presenten diferencia en comparación con el documento nacional de identidad, caduca a los NOVENTA (90) días de producido el cambio, debiendo ser secuestrada por la autoridad de aplicación y remitida a la autoridad expedidora. Toda persona cuya licencia de conducir se encuentre vencida con más de 90 días deberá realizar evaluaciones teórica y práctica de manejo, previa aprobación del curso de capacitación vial.



DOCUMENTACIÓN PARA CIRCULAR

- Licencia de conducir correspondiente al tipo de vehículo.
- D.N.I.
- Cédula de identificación del automotor.
- Constancia de VTV (Verificación Técnica Vehicular) o RTO (Revisión Técnica Obligatoria).
- Comprobante de póliza de seguro obligatorio vigente.
- Comprobante de pago de la patente.

Además, el vehículo debe tener las **chapas patentes visibles** en el lugar correspondiente.



ELEMENTOS OBLIGATORIOS PARA LLEVAR EN EL VEHÍCULO

- Matafuegos, (bien sujetado) con control de carga vigente y al alcance del conductor.
- Balizas portátiles.

Se sugiere también contar con:

- Botiquín de primeros auxilios
- Gato hidráulico o crique
- Auxilio inflado
- Llave de ajuste.

www.seguridadvial.gob.ar    /InfoSegVial

RECOMENDACIONES PARA VIAJAR SEGURO

- Anunciá tus maniobras.
- Llevá las luces bajas encendidas siempre.
- Mantené la distancia adecuada con el vehículo precedente.
- Manejá descansado.
- En viajes largos hacé paradas periódicas para relajar el cuerpo.
- No lleves elementos ni mascotas sueltas en el vehículo.



ROTONDAS

- Al ingresar a una rotonda advertir las maniobras con antelación.
- Circular treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.
- La circulación dentro de la rotonda no debe ser interrumpida.
- Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar, debiendo cederla al que egresa, salvo que se indique lo contrario.

¿Viajás con niños?

- Nunca lleves a un niño en brazos, ni compartas el cinturón de seguridad.
- Los bebés y niños deben viajar en la butaca correspondiente a su peso y tamaño en el asiento trasero central.
- Usá siempre butacas homologadas y en buen estado, que tengan todas sus piezas.



GRUPO 0 Hasta 10 Kg. (6 meses)	GRUPO 0+ Hasta 13 Kg. (12-15 meses)	GRUPO 1 Desde 9 Kg. hasta 18 Kg.	GRUPO 2 Desde 15 Kg. hasta 25 Kg.	GRUPO 3 Desde 22 Kg. hasta 36 Kg.
---	--	---	--	--

Butacas homologadas.

LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DEL VEHÍCULO

Para comprender la noción de seguridad del vehículo, es necesario realizar la siguiente clasificación que más adelante se explica: Seguridad Activa, Seguridad Pasiva y Seguridad Preventiva. A su vez se desarrollarán los distintos dispositivos y/o elementos de seguridad que se encuentran comprendidos en cada una de estas categorías.

SEGURIDAD ACTIVA

Este tipo de seguridad aspira a evitar al máximo los accidentes.

La seguridad activa comprende todas las soluciones que garantizan una frenada estable y potente, buenas recuperaciones y un comportamiento previsible que nos permita superar las posibles situaciones críticas.

- a.** Sistema de suspensión
- b.** Sistema de frenos
- c.** Sistema de dirección
- d.** Neumáticos

Sistema de suspensión

La suspensión tiene una labor muy relevante en la seguridad activa. Sirve para dar comodidad al vehículo, disminuyendo la transmisión de irregularidades del terreno al habitáculo y favoreciendo el agarre del automóvil al suelo y, por tanto, su estabilidad. Los amortiguadores son los mecanismos que proporcionan seguridad y confort durante la conducción, aportando estabilidad al vehículo.

La forma de absorber las irregularidades se clasifica en:

- **Mecánica:** En este caso, los desplazamientos de las ruedas son absorbidos por los resortes o espirales.
- **Hidráulica:** Los conjuntos hidráulicos soportan los desplazamientos de las ruedas.
- **Hidroneumática:** Es la acción combinada de un líquido y un gas, para soportar los desplazamientos de las ruedas. Durante la conducción del vehículo es beneficioso abordar cualquier tipo de recorrido teniendo una estabilidad acorde manteniendo una trayectoria de marcha correcta.

ANTE EL MAL ESTADO DE LOS AMORTIGUADORES:

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

El desgaste de los amortiguadores es difícil de detectar debido a que los conductores se habitúan, de forma progresiva, a las deficiencias del sistema del auto.

DETECCIÓN DE FALLAS DE LOS AMORTIGUADORES:

Una primera mirada sólo permite establecer si los mismos presentan pérdida de aceite y determinar si es necesario reemplazarlos. Sin embargo, hay otros métodos para comprobar si su estado es óptimo. Lo primero que se debe controlar es la estabilidad del automóvil, la tendencia del vehículo a salirse de la vía mientras se encuentra en circulación indica que los amortiguadores traseros se encuentran en mal estado. Asimismo, si el automóvil tiene dificultad para girar en las curvas puede ser una consecuencia del mal estado de los amortiguadores delanteros.

Sistema de frenos

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

Los frenos se clasifican según el sistema de accionamiento:

-MECANICO -HIDRAULICO -NEUMATICO -ELECTRICO

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

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

La fuerza de frenado debe asegurar una rápida detención de las ruedas pero sin llegar a bloquearlas. Para que eso sea posible es fundamental tener en cuenta las condiciones de la vía (pavimentada, pedregullo, calzada mojada etc.) y el estado general de los mecanismos del vehículo (neumáticos, suspensiones, etc.).

ABS (SISTEMA ANTIBLOQUEO DE RUEDAS)

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

FUNCIONAMIENTO DEL ABS

Funciona a través de un sistema electrónico de control con tres fases cíclicas (que se repiten constantemente) que son:

- aumento de la presión en el circuito hidráulico
- mantenimiento de la presión del circuito hidráulico
- disminución de la presión del circuito hidráulico.

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

La circulación por carreteras que se encuentran en buenas condiciones contribuye a la disminución de problemas ya que posibilita varias veces el uso del freno previamente al bloqueo de la rueda con la consiguiente pérdida de direccionabilidad del vehículo.

Al conducir por una vía en malas condiciones o con neumáticos que no se encuentran en el estado adecuado, es necesario mantener mayores precauciones. ¿Qué puede ocurrir si nos encontramos frente a situaciones no esperadas como pueden ser una frenada de emergencia o mala adherencia del neumático? Difícilmente se pueda controlar el vehículo con las ruedas bloqueadas, el consiguiente alargamiento de la frenada y la posible pérdida de maniobra. Esto puede ocurrir porque las ruedas patinan durante la frenada, y el neumático no puede controlar las fuerzas que actúan sobre él.

EL ABS NOS PERMITE:

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

CONSEJOS PARA EL CORRECTO MANTENIMIENTO DE LOS FRENOS:

El nivel del líquido de frenos debe mantenerse dentro de los límites establecidos y por ello se debe revisar de forma periódica y/o sustituirlo según las recomendaciones del fabricante. Si se encontrara bajo, además de agregar líquido hay que verificar posibles fugas.

Chequear el estado de los frenos (cintas y/o pastillas de freno) si en algún momento se observa que el pedal no ofrece la resistencia normal en la frenada (posible fuga de líquido).

Se recomienda realizar una revisión completa del sistema de frenos, una vez al año o cada 20.000 km.

Es recomendable que se compruebe la eficacia del freno de estacionamiento (freno de mano).

Sistema de dirección

La dirección orienta las ruedas a voluntad del conductor, con precisión y suavidad, e influye directamente en la estabilidad del vehículo.

Si la dirección es asistida, el esfuerzo sobre el volante se reduce considerablemente a través de un sistema hidráulico que realiza la mayor parte del trabajo necesario para girar la dirección.

Los sistemas de dirección servoasistida permiten hacer menos esfuerzos en el volante a la hora de maniobrar el auto parado, manteniendo una dirección correcta cuando circulamos a altas velocidades.

También estos sistemas de dirección pretenden asegurar un perfecto control del vehículo incluso en condiciones límite, (coeficiente de roce diferentes para las ruedas delanteras, variaciones rápidas del ángulo de giro).

Las presiones de trabajo del sistema hidráulico se taran (calibran) para que quienes se sientan al volante, sientan constantemente un alto grado de adherencia de los neumáticos con la carretera, permitiendo, de esta manera, un grado de seguridad muy alto.

CONSEJOS PARA EL CORRECTO MANTENIMIENTO DE LA DIRECCIÓN:

1. Revisar de forma periódica todos los elementos de su sistema:
 - a) En la barra de dirección los elementos que más se desgastan son los extremos de dirección y la cremallera.
 - b) En la columna de dirección revisar el piñón de dirección.
 - c) En el sistema hidráulico para direcciones asistidas debemos comprobar que la presión de la bomba es la correcta y que no se produzcan fugas en el circuito.
 2. Verificar con el vehículo en marcha que los elementos de la dirección (ya sea mecánica o asistida) funcionen correctamente. Ajustar la alineación de la dirección y equilibrar los neumáticos si fuese necesario.
 3. La falta de lubricante, mala presión o desgaste excesivo de los neumáticos, el mal estado de los amortiguadores o el desgaste de los propios mecanismos de dirección son elementos que perjudican seriamente a la dirección del vehículo.
 4. Si la dirección se vuelve dura, inestable o si hace ruidos extraños, lo mejor es acudir al taller y pedir una revisión completa antes de que los daños sean mayores.
- En el manual de su vehículo también vendrán las recomendaciones para el mantenimiento del sistema de dirección.

Neumáticos

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

amplia gama de condicionantes dinámicas en su diseño y construcción, debido a las exigencias de este componente en su servicio.

Las ruedas son el último eslabón de transmisión de movimiento en el vehículo y su punto de apoyo en el suelo.

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

PROFUNDIDAD DEL DIBUJO

La profundidad del dibujo debe tener como mínimo 1,6 mm., aunque es más conveniente no bajar de los 2 mm.

Una profundidad inferior compromete el agarre y, sobre pavimento mojado, puede producir aquaplaning.

Para conocer la profundidad del dibujo de sus ruedas, hay que recordar que los neumáticos disponen de testigos, situados en diferentes puntos, al fondo de los canales de drenaje. Cuando dibujo y testigo se encuentran al mismo nivel, necesita, obligatoriamente, cambiar el neumático.

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

PRESIÓN

Para conocer la presión correcta de los neumáticos de un vehículo basta con asistir a una Estación de Servicio. Cabe recordar que cada vehículo usa una presión determinada en el neumático. El manual de uso del vehículo nos ofrecerá el máximo y mínimo a poner.

Se recomienda controlar la presión a menudo, para que ningún susto o imprevisto pueda suceder en carretera.

También influye el peso de la carga que soporte nuestro vehículo.

LOS NEUMÁTICOS DEBEN:

- Soportar el peso del auto y resistir las transferencias de carga en aceleración y en frenada.
- Transmitir la potencia útil del motor y los esfuerzos de frenada en curva.
- Rodar regularmente de forma segura y el mayor tiempo.
- Guiar el auto con precisión, por cualquier tipo de suelo y condición climática.
- Actuar como colchón amortiguador de las irregularidades de la carretera, asegurando el confort del conductor y de los pasajeros.
- Participar en tres aspectos fundamentales como son: estabilidad, suspensión y frenada

Existen diversas sensaciones que indican que las ruedas llevan una presión inadecuada. Si un automóvil es incapaz de mantener una línea recta o se desvía al frenar puede ser debido a que las ruedas delanteras llevan una presión demasiado baja. Por otro lado, si la parte trasera del automóvil realiza movimientos extraños en las curvas, es muy posible que los neumáticos traseros estén desgastados o con una presión inadecuada.

Si un neumático rueda con la presión más baja de lo recomendado sufre un mayor desgaste y, por consiguiente, mayor posibilidad de reventar.

DESGASTE DE LOS NEUMÁTICOS

· **Desgaste en el centro:** las causas probables son debidas a una presión de inflado excesiva y a una presión no adaptada a la utilización. Se identifica por un desgaste más pronunciado en el centro de la banda de rodamiento. Se aconseja la supervisión de las presiones de inflado en frío según recomendaciones del fabricante y adaptadas a las condiciones de uso. Este tipo de desgaste no se relaciona ni con el concesionario ni el fabricante del auto, y por tanto la garantía no lo cubre.

• **Desgaste en los talones:** las causas probables son debidas a una presión de inflado insuficiente, bajo inflado y utilización en sobrecarga. Se identifica por tener un desgaste más acusado en los talones de la banda de rodamiento. Se aconseja el cuidado de las presiones de inflado en frío y adaptarlas a las condiciones de utilización, respetando la capacidad de carga máxima por neumático y eliminando las posibles fugas de aire. Al igual que en el caso anterior, el fabricante o concesionario no es responsable de que el neumático no lleve la presión adecuada.

• **Desgaste anormal rápido:** las causas probables de que exista un desgaste anormal rápido en uno de los lados del neumático son debidas a un paralelismo incorrecto entre los neumáticos traseros. Se identifica por las estrías visibles en la banda de rodamiento. Se recomienda el control y la corrección de la alineación de los neumáticos. En la corrección hay que tener en cuenta la forma de desgaste y las características propias del vehículo. Se deberá verificar también los órganos de suspensión y de dirección.

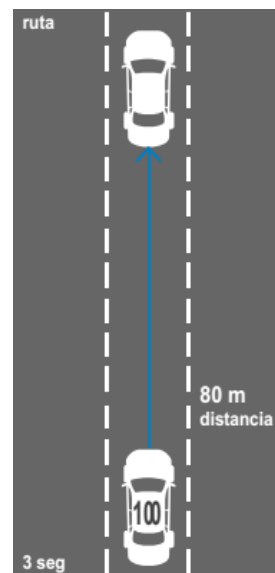
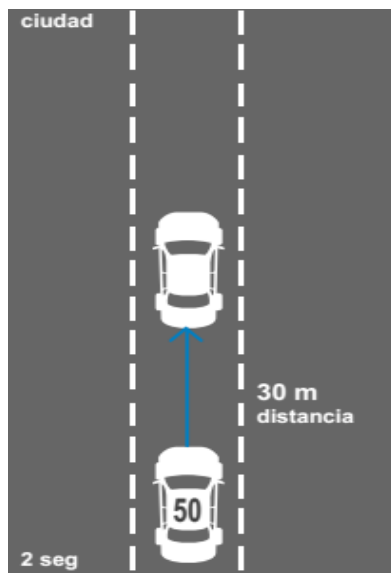
La distancia de seguridad

Es el espacio que se deja de margen entre el vehículo precedente y el propio.

- En ciudad, a 50km/h, debe ser de 30 metros y **superior a los 2 segundos**.
- En la autopista o ruta, a 100km/h, debe ser de 80 metros y **superior a los 3 segundos**.

Estas distancias pueden modificarse en función de variables que alteren la visibilidad del camino (clima, estado del asfalto, ripio, obras, etc). Una distancia adecuada reduce siniestros ya que otorga más tiempo de reacción a los conductores.

Debemos tener en cuenta que en piso mojado las distancias deben por lo menos duplicarse, y evitar en la medida que sea posible atravesar acumulaciones de agua sobre la vía en la que se circula a velocidades altas para no sufrir el efecto aquaplaning que nos hace perder por completo el dominio del auto.



Características del obrar:

IMPRUDENCIA: Es el actuar con peligro, es decir, aquel que realiza un acto de las reglas de la prudencia indican no hacerlo.

IMPERICIA: Es no actuar en forma adecuado ante una situación determinada, por desconocimiento y falta de práctica en la conducción del vehículo.

NEGLIGENCIA: Es la ausencia de precaución, omisión, descuido voluntario y consciente en la conducción del vehículo, realizando un acto contrario al que exige la normativa vigente. Ej: quien circula con el vehículo en mal estado.

SEGURIDAD PASIVA

DISPOSITIVOS QUE COMPRENDE:

Los elementos que componen este tipo de seguridad reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el accidente es inevitable.

- a. Airbag
- b. Cinturones de seguridad y apoya cabeza
- c. Columna de dirección articulada colapsable
- d. Volante con absorción de energía
- e. Pedalera colapsable
- f. Interior del habitáculo
- g. Asientos
- h. Depósito de combustible
- i. Cristales y limpiaparabrisas
- j. Cableado y elementos eléctricos
- k. Chasis y carrocería
- l. Silla porta bebé

a. Airbag



Es una bolsa inflable de material liviano, sintético y resistente la cual es acompañada por un detector de impactos con sensores que detectan la desaceleración del vehículo e infla la bolsa instantáneamente. La acción del airbag disminuye los efectos que tiene la enorme fuerza de desaceleración sobre los ocupantes del vehículo, amortiguando el golpe contra el volante, el tablero o asientos delanteros. En casos de airbag ubicados en el techo y puertas la protección es mayor y, generalmente, es de la parte media del tórax hacia arriba del cuerpo.

b. Cinturón de seguridad y apoya cabezas

Evita lesiones o las disminuyes en el caso de siniestros viales.

CONDICIONES PARA LOS CINTURONES DE SEGURIDAD

1) Los cinturones de los asientos delanteros deben ser de tres puntos de sujeción, es decir, una combinación de cinturones abdominal y diagonal, y deberán contar con hebillas de seguridad con un botón de apertura rápida.

2) Es conveniente que los cinturones de seguridad de los asientos traseros sean del mismo tipo que los delanteros, de tres puntos. En muchos vehículos cubren solamente la cintura de los pasajeros.

IMPORTANCIA DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Al viajar dentro de un vehículo, sus ocupantes también viajan a la misma velocidad. En un choque el vehículo se detiene violentamente y sus ocupantes siguen desplazándose a la misma velocidad con la que viajaban, hasta que se estrellan contra el tablero, el volante o entre sí. Los órganos del cuerpo de los ocupantes también chocan entre sí dentro del cuerpo, con peligro de producirse lesiones internas. El cinturón de seguridad protege al individuo, porque al retenerlo en el asiento disminuye las consecuencias del choque, y aunque resulte lesionado, las lesiones serán mucho menores que si su cuerpo suelto comienza a golpear en el interior del vehículo.



El cinturón de seguridad y el airbag son dispositivos que se crearon para funcionar de manera complementaria. En consecuencia, si los ocupantes no hacen uso del cinturón, el hinchado de la bolsa de aire puede incluso resultar peligroso.

1. No transportar en el habitáculo elementos que al deslizarse golpeen el lugar de ubicación del airbag.
2. No ubicar porta bebés – silla de bebés /niños – en asientos protegidos por airbag.
3. Dejar más de 25 cm de separación entre el pecho del conductor y el volante.

c. Apoya cabezas

El apoya cabezas es un elemento de seguridad que fue incorporado a los vehículos hace medio siglo atrás, como un elemento de confort. La creciente violencia de los accidentes llevó a comprobar que protegía a los tripulantes de sufrir lesiones cervicales y por ello varios países comenzaron a reglamentar su uso obligatorio.

EL "EFECTO LATIGAZO"

En los siniestros de automóviles, a efectos de proteger de lesiones cervicales a los tripulantes de un vehículo, es necesario controlar el desplazamiento de la cabeza en relación con la columna vertebral. El apoya cabezas tiene por objetivo en los accidentes de tránsito, disminuir los riesgos de lesiones en las vértebras del cuello y es lo que se denomina "efecto latigazo". El "efecto latigazo" en un accidente de automóviles consiste en:

Si el vehículo es impactado de atrás:

1. El tórax se desplaza hacia delante violentamente.
2. La cabeza inicialmente no acompaña al tórax en este movimiento.
3. La cabeza tiende a quedarse en el sitio en que se encontraba.
4. Surge un violento movimiento de la cabeza hacia atrás en relación al tórax que va hacia adelante.
5. Luego la cabeza se desplaza hacia adelante violentamente

Si el vehículo es impactado de frente:

1. Al detenerse el auto por el impacto, la cabeza tiende a seguir el movimiento que transfería el vehículo.
2. La cabeza se desplaza violentamente hacia adelante.
3. Luego la cabeza se mueve violentamente hacia atrás.

Este movimiento efectuado por la cabeza - primero hacia atrás y luego hacia adelante o viceversa - se denomina "efecto latigazo" por su similitud con el golpe de un látigo, y produce lesiones en las vértebras cervicales que se ven afectadas por el movimiento que lleva a la cabeza a un ángulo de flexión extremo con mucha violencia.

El apoya cabezas - bien colocado - retiene la cabeza y evita el movimiento de flexión extremo contribuyendo a la excepción de resultados lesivos para las vértebras cervicales que, de otra manera, podrían sufrir lesiones desde leves hasta graves en la médula espinal, con consecuencias para los miembros superiores e inferiores.

Uso correcto del apoya cabezas:

1. Altura correcta: El borde del apoya cabezas debe situarse entre el límite superior de la cabeza y la altura de los ojos. De esta manera en caso de colisión retendrá la cabeza evitando el efecto latigazo.
2. Distancia correcta: debe ubicarse a una distancia que permita mantener alineado el cuello con la columna vertebral. La distancia entre el apoya

cabezas y la nuca del usuario no debe ser mayor a 5 cm. evitando así una flexión extrema en caso de choque. Sin movimiento: El dispositivo debe estar sujeto a la estructura del asiento (particularmente en dispositivos desmontables) sin movimiento.

Uso incorrecto del apoya cabezas:

1. Altura incorrecta: muy abajo. La parte saliente queda a la altura del cuello del usuario.
2. Altura incorrecta: muy arriba. Se da en casos en usuarios de dimensiones pequeñas en los que la parte saliente del dispositivo permanece por encima de la nuca.
3. Muy atrasados en relación con la posición de la cabeza.

d. Columna de dirección articulada colapsable

Esta columna cuenta con zonas de absorción de deformaciones que se localizan en la parte inferior del auto, donde se encuentran los pedales y en la parte superior, unida al volante.

Volante con absorción de energía: Como medida de seguridad, se emplea el volante con absorción de energía, que esta estudiado sin zonas rígidas y estructura deformable. La corona del volante y los radios son amplios y redondeados, cubiertos por un material deformable que no produce astillas.

e. Pedalera colapsable

Minimiza los daños en las extremidades inferiores del conductor en caso de colisión frontal.

f. Interior del habitáculo

En lo que respecta al interior, es importante que si algún pasajero se ve desplazado en caso de impacto, no se golpee contra ningún elemento que le produzca daños. Para ello, se deben poseer revestimientos interiores que protejan y se estudia la forma y posición de tableros, palanca de cambios, asientos, volante, etc. Si bien los fabricantes de automóviles han trabajado incesantemente en tratar de lograr el diseño interior lo menos agresivo posible con materiales que absorban una máxima cantidad de energía en el impacto, es indispensable limitar el desplazamiento de los ocupantes del vehículo en el momento de la colisión.

g. Asientos

Los asientos están formados por el respaldo y la banqueta y constituidos por piezas de acero unidas entre sí.

En caso de colisión, el asiento debe soportar la carga de los pasajeros y los cinturones de seguridad que están fijados a la estructura, así como cualquier esfuerzo transmitido desde la parte trasera.

En la estructura están alojados todos los mecanismos de ajuste: airbag, cinturón de seguridad, acolchado y revestimientos.

Los asientos modernos están diseñados para brindar mayor seguridad a los ocupantes. Además éstos son la única barrera entre los ocupantes delanteros y traseros y están realizados para evitar que ellos choquen entre sí.

Un buen asiento debe evitar que durante un choque la persona se deslice hacia abajo y adelante (efecto antisubmarino), ya que esto regularmente provoca lesiones abdominales a los ocupantes. Para evitarlo, la banqueta y el acolchado de los asientos están diseñadas con un ángulo determinado.

h. Depósito de combustible (Módulo trasero)

El objetivo de este depósito es amortiguar la energía en forma de deformaciones en caso de impacto. Esta parte del vehículo está diseñada para deformarse de un modo programado, distribuyendo sus cargas entre los largueros y montantes traseros, de modo que se propaguen las fuerzas de un modo uniforme protegiendo al habitáculo y el depósito de combustible.

Actualmente se están fabricando vehículos con un "Sistema de Prevención de Incendio" que evita el derrame del combustible, en el caso que el automóvil se encuentre volcado.

i. Cristales y limpiaparabrisas

El compuesto del cristal parabrisas está preparado para que, en caso de accidente, no salten astillas que puedan dañar a los pasajeros del vehículo. En cambio, las ventanillas laterales que son más débiles y pueden romperse, son las salidas si en caso de vuelco, las puertas quedasen bloqueadas.

Cristales pegados: Tanto el parabrisas como la luneta son montados a la carrocería con un fuerte pegamento. Los objetivos son: por un lado hacer trabajar a los cristales como parte integrante de la carrocería, dándole a ésta mayor rigidez. Por el otro, evitar que, en caso de choque o vuelco, los ocupantes no atados puedan salir despedidos.

En accidentología las estadísticas demuestran que es más probable lesionarse seriamente y hasta morir si se es despedido del vehículo.

Cristales laminados: Estos cristales, utilizados solamente en parabrisas y luneta, (aunque están comenzando a ser montados en ventanillas de automóviles de alta gama) son contruidos en forma de sándwich: entre dos cristales se encuentra pegado un film de material sintético elástico y, por supuesto, transparente. En caso de recibir un impacto, por ejemplo de una piedra, salta el trozo de cristal donde la misma impactó pero solo del lado exterior.

Antes de emprender un viaje, limpiar a fondo el parabrisas y las escobillas y tener el depósito limpiador con desengrasante. También se deben limpiar los conductos y los surtidores de agua para evitar la insuficiencia de la salida del agua y la obstrucción de los conductos. Además, hay que tener en cuenta que la suciedad, junto con los cambios de temperatura, aceleran el envejecimiento de las escobillas, dejándolas rígidas, lo que nos indica que hay que cambiarlas.

j. Cableado y elementos eléctricos

En la actualidad existe un sistema de conexiones electrónicas para evitar la utilización de gran cantidad de cables dentro del vehículo. Este sistema se denomina MULTIPLEXADO y permite conducir por un único cable varias informaciones codificadas y tratadas informáticamente para activar la función deseada y así evitar la enorme cantidad de cables y conexiones utilizados en el sistema convencional.

k. Chasis y carrocería

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

Carrocería con deformación programada: Actualmente los automóviles son diseñados y contruidos para que, tanto en caso de colisión delantera como trasera, su carrocería se deforme amortiguando, para los pasajeros, las consecuencias que podrían sobrevenir por una brusca desaceleración. Sin embargo, esta supuesta debilidad de la parte delantera y trasera de la carrocería no se corresponde con el habitáculo, el cual es todo lo rígido que pueda lograrse.

Habitáculo indeformable: Así como la carrocería se diseña y construye para que su parte delantera y trasera puedan amortiguar los golpes, el habitáculo se trata que sea

lo más rígido posible para evitar deformaciones que durante un vuelco, puedan aplastar a los ocupantes.

I. Silla porta bebé

Si un bebé viaja en el asiento delantero queda más expuesto a lesiones que si viaja en el asiento trasero.

Excepto vehículos de una sola cabina, los niños y bebés siempre deben viajar en el asiento trasero del vehículo. Para proporcionarle protección adecuada se debe tener en cuenta su edad y dimensiones físicas:

Para bebés:

- Deben viajar en sillas de seguridad diseñadas para bebés.
- Lo más apropiado es que la silla se instale en el asiento trasero del vehículo.
- La silla se sujeta al asiento con el cinturón de seguridad del vehículo.
- Sus elementos están diseñados teniendo en cuenta las dimensiones físicas del bebé: peso, estatura, etc.
- Tienen un cinturón que abarca todo el abdomen del bebé: sujeta los hombros hasta la cintura.



Para niños:

- Igual que los bebés NO deben viajar en las rodillas del conductor o pasajero. Tampoco deben compartir cinturón de seguridad con otro niño o adulto.
- Los niños de hasta 10 años – depende de sus dimensiones físicas – deben viajar en el asiento trasero del vehículo, con silla de seguridad y con las mismas disposiciones que se indican para bebé.
- Si una silla no tiene cinturón de seguridad no cumple ninguna función de protección, es como viajar sin usar el cinturón de seguridad. En ese caso, el niño debe usar el cinturón de seguridad del vehículo. Si es de baja estatura y el cinturón no alcanza a cubrirlo adecuadamente, se debe usar una almohada.
- El aumento de las dimensiones físicas de los niños permitirán que use el cinturón de seguridad del vehículo en el asiento trasero.
- Aproximadamente a los 12 años (siempre tener en cuenta las dimensiones físicas) el niño puede viajar en el asiento delantero usando el cinturón de seguridad.

Los niños y bebés siempre deben viajar con cinturón de seguridad y en el asiento trasero del vehículo.

La Ley Nacional de tránsito, Ley N° 24.449, establece como se debe transportar a los menores en los vehículos. La misma define en sus artículos:

Artículo 40.- REQUISITOS PARA CIRCULAR. Para poder circular con automotor es indispensable:

Inc. g.1. Los menores de DIEZ (10) diez años deben viajar sujetos al asiento trasero, con el Sistema de Retención Infantil homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño. **Artículo 77.-**

CLASIFICACION. Constituyen faltas graves las siguientes: Inc. u.- La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera (Inciso

incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363).DR 779/95 Artículo 77 Inc. u.- Transitar con menores de DIEZ (10) años en asientos delanteros y/o sin dispositivos de retención infantil. Los menores deben ser siempre trasladados en el asiento trasero del vehículo y tener colocados el dispositivo homologado de retención infantil correspondiente a su peso y tamaño.

Sistema de Retención Infantil - SRI

Los sistemas de retención infantil (SRI), llamados usualmente “sillitas”, tienen por función reducir el riesgo de sufrir lesiones en los menores que lo utilizan minimizando de este modo la gravedad de las mismas e incluso determinando sobre la vida o muerte de ellos. Los niños no poseen las proporciones físicas necesarias para el uso correcto del cinturón de seguridad. Al encontrarse en etapa de desarrollo sus músculos y huesos no llegan a sustentar debidamente el peso de la cabeza. El cinturón de seguridad de los vehículos se utiliza para los pasajeros que miden 1.35 metros de altura. A partir de esta medida sujeta de forma adecuada a los pasajeros. Por eso, es necesario entender la necesidad de la utilización de los sistemas de retención infantil para la seguridad de los menores. Los menores constituyen la franja etaria más vulnerable. Por eso, es necesario extremar las precauciones y evitar que resulten perjudicados en caso de siniestro.

Lesiones frecuentes en los niños

- ✓ **Lesión de cuello** - Niños de hasta 2 años, por el tamaño de la cabeza respecto al resto del cuerpo, y la fragilidad de su columna vertebral.
- ✓ **Lesión de cabeza** - Niños entre 2 y 4 años, pues las vértebras no son lo suficientemente fuertes para soportar desaceleraciones fuertes. Éste tipo de lesiones suele ser el más grave.
- ✓ **Lesiones de abdomen** - Niños de 4 a 10 años, pueden sufrir hemorragias internas o una lesión abdominal, ya que los órganos no se encuentran suficientemente fijados a la estructura muscular.

Clasificación de los SRI

Los SRI se clasifican en base a las características físicas del menor: peso, altura.



Grupo 0 - Hasta 10 kg (0 a 6 meses)

En esta categoría se incluye al bebé desde su nacimiento hasta los 6 meses aproximadamente. No obstante, se puede utilizar hasta los 10 kilos de peso. Conocido como “Huevito”, en este tipo de dispositivo el menor viaja acostado. Se instala en sentido opuesto a la circulación normal del vehículo (con el bebé mirando hacia atrás), debido a que toda la zona cervical es extremadamente débil y en caso de una desaceleración brusca o siniestro tendría mayor resguardo.

Grupo 0+ - Hasta 13Kg (de 0 a 15 meses)

Es una categoría similar a la anterior, Grupo 0, pero incrementa su periodo de utilidad. Es apta hasta los 13 kilos. Aproximadamente se estima su utilización desde recién nacido hasta los 15 meses.

Este dispositivo también debe colocarse en sentido opuesto a la circulación normal del vehículo.

Grupo I - De 9 a 18 Kg (de 1 a 4 años)

El Grupo I es para niños con un peso entre los 9 y 18 Kilos. Esto corresponde a la edad de 1 a 4 años, aproximadamente. Se colocan siempre en el sentido de la marcha vehicular y llevan incorporado en su estructura interna un arnés de 4 o 5 puntos de anclaje para sujetar al niño en el dispositivo.

Grupo II - De 15 a 25 Kg (de 4 a 6 años)

El Grupo II es para niños de 4 a 6 años. Corresponde a un peso de 15 a 25 kilos, aproximadamente. Consta de un cojín elevador con respaldo dotado de protección lateral para la cabeza y se coloca en las plazas traseras, en el sentido de la marcha vehicular. Incluye guías laterales para colocar el cinturón ajustado a las caderas minimizando, de este modo, las lesiones en la cavidad abdominal o en la columna. Se utiliza el cinturón de seguridad del vehículo para la sujeción del menor al dispositivo.

Grupo III - De 22 a 36 Kg (de 6 a 12 años)

Para niños de 6 a 12 años. Corresponde a un peso de 22 a 36 kilos. Llamado comercialmente “Booster” este dispositivo es un cojín elevador, el cual puede o no contar con un respaldo de protección lateral para la cabeza y regulación de altura. Se utiliza el cinturón de seguridad del vehículo para la sujeción del menor al dispositivo y su función primordial es permitir que el cinturón de seguridad quede convenientemente cruzado por la zona de las caderas y a la altura de la clavícula.

ISOFIX- LATCH

Los sistemas ISOFIX y LATCH son sistemas de sujeción o anclaje para SRI (sistemas de retención infantil) estandarizados, han sido diseñados para reducir errores en el proceso de instalación de los SRI y mantenerlos seguros. Presentan características similares y refieren al tipo de sujeción para su colocación dentro del auto. Ambos sistemas constan de 3 puntos de anclaje: 2 que sujetan la parte baja del SRI al asiento del vehículo y el tercer punto llamado “TOP TETHER”. La Agencia Nacional de Seguridad Vial en conjunto con el Ministerio de Industria comprometió a las Cámaras de Fabricantes e Importadores de Automotores, por medio de la Disposición Nº 272/2011, a que todos los vehículos cuenten, partir del 2016, con el sistema ISOFIX o similar. En caso que el vehículo no cuente con alguno de estos 2 sistemas se deberá ajustar el SRI con los cinturones de seguridad del vehículo de modo que quede firme y sujeto al asiento.

Implementación:

- ✓ **2016:** Nuevos modelos
- ✓ **2018:** Todos los modelos



Este sistema de sujeción, utiliza un sistema de sujeción rígido para conectar el SRI a un componente especialmente diseñado en el asiento trasero del vehículo.

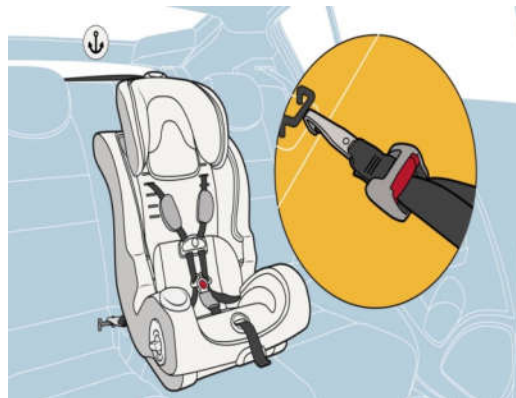
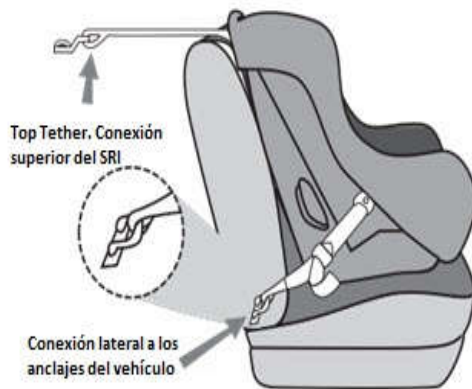
La norma UN44 exige la presencia de algún componente que evite la rotación del SRI y la utilización de un Anclaje Superior es una de las recomendaciones. Este sistema es utilizado típicamente en Europa.



LATCH

Es sistema de sujeción, utiliza uniones flexibles inferiores para conectar el SRI a los anclajes de asiento trasero del vehículo.

El Anclaje Superior (Top Tether) para SRI se utiliza para reducir el movimiento del borde superior del SRI respecto del vehículo. Es el sistema mas difundido en los Estados unidos



Homologación de los SRI

El SRI utilizado, independientemente del grupo que sea, debe estar siempre homologado.

Esta homologación debe en lo posible corresponderse con las normas:

- ✓ IRAM 3680-1 y 3680-2 (Argentina)
- ✓ NBR 14400 (Brasil)

✓ **UNECE R44/04 (Unión Europea)**

MVSS 213 (Estados Unidos)



Ubicación de las sillas y recomendaciones de seguridad.

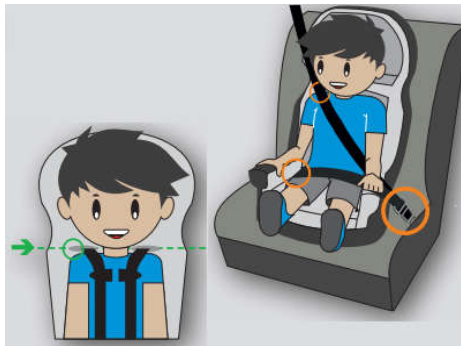
- ✓ La plaza trasera central es el lugar más seguro para la colocación del SRI dado que el dispositivo quedara resguardado incluso de los impactos laterales.
- ✓ La única manera segura de llevar a un menor en un vehículo es por medio de un SRI adecuado.
- ✓ Nunca llevarlo en brazos.
- ✓ Es necesario asegurarse que la silla quede sujeta con firmeza a la butaca del coche.
- ✓ En los Grupo II y III donde el niño se asegurara con los cinturones de seguridad del vehículo hay que revisar que éste sea de tres puntos. Si la plaza central posee solo un cinturón del tipo abdominal No se debe colocar el dispositivo en ella.



● Orden de prioridad recomendado.

Ubicación de las sillas y recomendaciones de seguridad.

- ✓ Las correas tienen que ajustarse bien al cuerpo del niño sin dejar holgura del arnés o del cinturón de seguridad.
- ✓ Es importante ajustar correctamente el cinturón de seguridad de forma que pase por encima de la clavícula y lo más bajo posible por encima de las caderas. Nunca sobre el estómago.
- ✓ Utilizar cada Grupos el mayor tiempo posible tratando de pasar, únicamente, de Grupo una vez que haya alcanzado el peso máximo permitido.



Consejos para comprar una silla

- ✓ Trate de no comprar dispositivos usados o que no le merezcan confianza tanto de su procedencia como el uso que pudo haber tenido.
- ✓ Es recomendable ir con el menor, y también con el vehículo, a comprar el dispositivo y solicitar la colocación haciendo una prueba para asegurarse que sea seguro y cómodo.
- ✓ Es necesario solicitar el manual de instrucciones del dispositivo para comprobar que la misma se encuentre homologada. De este modo, se reconoce también el tipo de anclaje que ésta posee y si corresponde con el que su vehículo brinda.

SEGURIDAD PREVENTIVA

Dispositivos que comprende:

- a. La visibilidad
- b. Confort y ergonomía
- c. Climatización

a) La Visibilidad

La amplitud de la superficie acristalada, extendida al mayor perímetro posible del vehículo, así como espejos retrovisores, limpia lunetas y limpiaparabrisas, permiten un mejor dominio de la carretera y facilitan las maniobras, incluso en condiciones atmosféricas desfavorables.

b) Confort y ergonomía

La amplitud en el interior del automóvil, los mandos fáciles de accionar y leer, así como la marcha silenciosa (insonorización) favorecen la concentración en la conducción y hacen más relajados los viajes.

Los colores claros en el interior otorgan la sensación de un entorno luminoso y

acogedor (sobre este tema hay varios estudios que analizan cómo la función del color aumenta o disminuye la concentración al volante). También contribuyen los asientos de diseño sólidos que evitan de ruidos fastidiosos.

En cuanto a los respaldos, los óptimos son lo que ofrecen una variación amplia en cuanto a regulaciones que se adapten a las necesidades específicas de todas las tallas de los conductores con mecanismos de tipo "mariposa" (abatimiento), asegurando un soporte lumbar y una sujeción lateral ideales para la conducción.

Por otro lado, se recomienda que los comandos del automóvil se encuentren en una posición ergonómica para acceder a ellos fácilmente y posean una iluminación precisa para permitir la concentración en la carretera, sobre todo en conducción nocturna.

Finalmente, el nivel sonoro acústico debe ser acorde y articulado para permitir comunicarse con los compañeros de viaje sin elevar excesivamente el volumen de la voz.

c) Climatización

La temperatura y la humedad dentro de los automóviles contribuyen considerablemente para lograr las condiciones de un viaje placentero. Por este motivo, un buen sistema de climatización que en cualquier estación del año permita mantener valores de temperatura dentro de los límites ideales para el cuerpo humano, contribuirá de manera importante en la seguridad preventiva, logrando el bienestar del conductor y de los pasajeros.

Los sistemas de climatización utilizados en el automóvil son de dos tipos: automáticos (climatizador) y manuales (acondicionador de aire).

Acondicionador manual: Son aquellos que para modificar los factores de humedad, aire y temperatura necesitan de un control manual y puntual, dependiendo de nuestras necesidades.

Acondicionador automático (climatizador): Aquellos que, una vez seleccionada la temperatura deseada, se encargan de ofrecerla controlando automáticamente todos los factores que necesite para brindar el máximo grado de confort.

Partes de la moto

Las partes de la moto son las siguientes:

1. Chasis
2. Motor
3. Ruedas
4. Caja de cambios
5. Transmisión
6. Sistema de frenos
7. Sistema eléctrico y luces

1. **Chasis:** Soporte, horquillas delantera y trasera.

a) Cuadro: espina dorsal de la motocicleta a partir del cual se colocan todos los demás elementos que la componen.

b) Horquilla: pieza a la cual se une el manillar y la rueda delantera; actúa a su vez de suspensión delantera.

c) Tanque de combustible: recipiente que aloja el combustible.

d) Horquillón o basculante: pieza que unida al cuadro mediante un eje, sujeta la rueda trasera y uno de los extremos de la suspensión trasera.

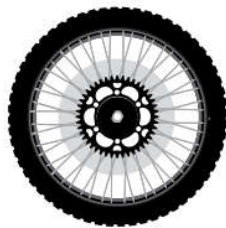
e) Frenos delantero y trasero: son los encargados de detener la motocicleta, pueden ser de disco o de tambor.

f) Pipa de dirección: une la horquilla al cuadro, aloja en su interior unos rulemanes que permiten girar la dirección.

g) Sistema eléctrico: basado principalmente en la batería de la motocicleta.



2. **Motor:** Los motores más comunes en las motocicletas son los de combustión de dos y de cuatro tiempos. En los motores de cuatro tiempos, el sistema de lubricación se encuentra separado. En los de dos tiempos, el aceite (especial para estos motores) se mezcla con el combustible.



ciclomotores).

3. **Ruedas:** Los neumáticos de los ciclomotores o motocicletas están fabricados con caucho dual o multicompuesto, para ayudar a balancear el agarre y el desgaste, se utilizan compuestos más blandos en los bordes del neumático, para lograr mayor agarre en las curvas; y un compuesto más duro en el medio para mejorar el uso en las rectas. deben tener el surco profundo (mínimo 1 mm en motocicletas, 0.5 mm en

4. **Caja de cambios:** La mayoría de las motocicletas utiliza una caja de cambios de velocidad secuencial. La palanca de cambios se mueve hacia arriba y hacia abajo, a través de los engranajes.



palanca de cambios

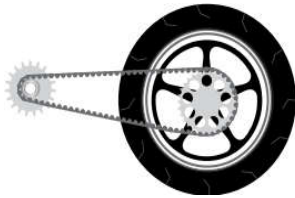


embrague

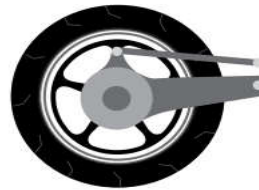
El embrague es una palanca en el manubrio izquierdo. La mano derecha y el pie derecho operan los frenos delanteros y traseros, respectivamente.

5. **Transmisión:** Según el modelo de motocicleta, la transmisión puede ser por cadena o por cardán o árbol articulado. El primero consiste en una cadena simple y un sistema de piñón liviano y confiable, que requiere de ajustes (procurar que la cadena se encuentre tensa) y lubricación regulares. El cardán o árbol articulado funciona igual que la transmisión de un automóvil. Muchas motos ruterías modernas utilizan este sistema, donde el montaje de un eje impulsor gira la rueda trasera. La desventaja que presenta este sistema es el peso (razón por la que motos deportivas no lo utilizan), y sus ventajas son el bajo mantenimiento y el aumento de la fiabilidad.

cadena



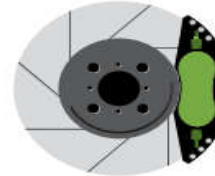
cardán



6. **Sistema de frenos:** La motocicleta posee un freno para la rueda trasera y otro independiente para la rueda delantera. Estos pueden ser mecánicos o hidráulicos. Pueden combinarse: sistema mecánico para la rueda trasera e hidráulico para la rueda delantera. Los modelos más recientes tienen frenos abs, antibloqueo, que permiten un frenado más controlado y seguro. Al momento de frenar, el estado de las ruedas y neumáticos es importante: las ruedas deben tener todos los rayos en buenas condiciones y estar alineadas (la rueda trasera debe marchar en la misma línea de la delantera) y los neumáticos deben tener el surco profundo (mínimo 1 mm en motocicletas, 0.5 mm en ciclomotores).



freno



freno a disco

7. Sistema eléctrico y luces

El sistema eléctrico de las motocicletas consta de una batería, que provee la energía, los cables de conexión al motor y luces, los fusibles, cuya misión es impedir el recalentamiento de los cables y un posible incendio, y las luces. Por ley, las motocicletas deben poseer en la parte delantera un foco de luz blanca o amarilla que proyecte las luces baja y alta y en la parte trasera una luz roja fija, una luz de freno y dos luces destellantes de viraje.

En la vía pública, las motocicletas deben encender:



- a. Luces bajas:** en todo momento que se encuentren circulando, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la luz alta y en cruces ferroviarios.
- b. Luz alta:** su uso es obligatorio sólo en zona rural y en autopistas cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen.
- c. Luces de posición y de chapa patente:** siempre.
- d. Destello entre luz alta y luz baja:** debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos.
- e. Luces intermitentes de emergencias:** deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas.
- f. Luces rompenieblas, de freno, de giro y adicionales:** sólo para cada uno de sus fines.
- g. Luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia:** deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente.

Mantenimiento de la motocicleta

La revisión regular del vehículo no sólo contribuye con el mantenimiento del mismo –lo que **beneficia su valor**– sino que también posibilita la **detección de fallas**, roturas o deterioros que podrían derivar en accidentes. La mayor parte de estas revisiones pueden ser llevadas a cabo por el dueño de la moto sin necesidad de gastos, pero no sustituyen a las inspecciones efectuadas por personal calificado. Es importante familiarizarse con los controles preventivos que deben hacerse habitualmente a la motocicleta de acuerdo a las recomendaciones hechas por los fabricantes.

Recomendaciones generales:

- Revisar niveles de aceite y fluidos de lubricación en cada sistema de la motocicleta.
- En el sistema de refrigeración, si es por aire, revisar que las aspas no estén rotas o falten ya que puede perjudicar al motor por sobrecalentamiento, si la refrigeración del motor se realiza mediante un fluido, revise su nivel.
- Revisar que el tubo de escape no tenga fugas (no saque del sistema de escape el silenciador para aumentar su ruido).
- Si la transmisión es a través de una cadena, revisar que esté bien lubricada y tensa. Si los dientes del piñón están poniéndose puntiagudos, es tiempo de cambiar el sistema completo. Si la transmisión es por cardán, controlar el nivel de aceite.
- Revisar el embrague, el acelerador y la caja de cambios.
- En el sistema de frenos revisar tanto las pastillas de frenos como el nivel de fluido en el receptáculo.
- Revisar frecuentemente la presión de los neumáticos en frío.
- Los neumáticos no deben estar desgastados porque en caso de frenado la adherencia al pavimento se verá reducida considerablemente, y esto puede provocar que la motocicleta se resbale.
- Las ruedas deben estar alineadas: la rueda trasera debe seguir la huella de la delantera.
- Verificar que los rayos de las ruedas no estén cortados o sueltos ya que esto

produce una desalineación de las ruedas y hace riesgosa la conducción.

- Conducir una motocicleta y/o ciclomotor con los neumáticos desgastados e irregulares, con ruedas desalineadas y/o desbalanceadas, o con rayos sueltos o cortados se puede tornar peligroso. Como indicador de desgaste, la profundidad mínima del surco de los neumáticos debe ser de 1mm en motos, 0.5 mm en ciclomotores. También tenemos la banda testigo de profundidad en los neumáticos.
- Revisar el funcionamiento de la batería.
- Verificar el buen funcionamiento de las luces. Mantenerlas en buenas condiciones dará seguridad tanto a quien está conduciendo una motocicleta como a los usuarios de la vía pública, dado que con ellas se podrá ver y ser visto al realizar cualquier maniobra.
- Revisar la fijación de cojinetes en el cabezal de la dirección y en el basculante.
- Ajustar de ser necesario la suspensión trasera.
- Verificar el estado de los amortiguadores.
- Revisar la posición de los espejos retrovisores.
- Verificar el estado de los pedales y de sus gomas.
- Llevar siempre un juego de herramientas, un chaleco reflectante y el manual de la motocicleta, que será de ayuda para poder solucionar problemas en forma inmediata.

Equipamiento de protección

Casco

Debe reunir los estándares requeridos por las entidades que reglamentan sus características (homologados). No debe presentar defectos a simple vista: fisuras, elementos sueltos, las correas gastadas o dañadas y/o que sus partes no estén debidamente ajustadas unas con otras.

Debe ajustarse con comodidad y exactitud a la cabeza. Recordar que la debe proteger y que al circular, el movimiento no lo debe desajustar. El ajuste del casco es importante por dos razones:

- Para que no cause incomodidad con presiones en ciertos lugares.
- Para que no se salga en caso de siniestro o golpes.

En caso de usuarios que necesiten usar anteojos recetados o de sol, deben asegurarse de que el casco tenga suficiente espacio.

El casco y su visera deben permitir el paso del aire para evitar que se empañe la visera, circunstancia muy peligrosa porque afecta la visión.



Tipos de casco:

- Integral
- Rebatible
- Abierto



-Gafas o antiparras

Envolventes, a prueba de golpes, antirrayas, y sin tonalizar para uso nocturno.

-Visores

Se utilizan en cascos de tipo integral y también en cascos abiertos. Mantener el visor siempre limpio y sin rayas. Evite dejarlos al sol. Si el casco no tiene visor el conductor deberá usar anteojos.



-Guantes

Protegen del frío, el sol y las piedras. Evitan heridas en caso de caídas y mejoran el tacto de los comandos.

-Botas

Deben alcanzar a proteger los tobillos. Con suela de goma y tacos bajos. Preferentemente sin cordones, o en su defecto bien atados.



-Ropa

Los pantalones de cuero son los más seguros. Es recomendable usar campera con puños, brazos y cintura ajustada. Los colores claros dan mejor visibilidad.

Conducción defensiva:

Es el conjunto de técnicas que tienen por objetivo anticiparse a situaciones de peligro y obtener así el tiempo suficiente para reaccionar ante cualquier eventualidad en la vía pública. Este conjunto de técnicas permiten al conductor depender en mayor medida de su propio comportamiento para evitar el peligro, independientemente de las acciones de los demás, de las condiciones climáticas o del estado de la carretera y el tránsito.

Conducción responsable:

- No exceder los límites de velocidad permitidos.
- Usar el casco correctamente sujeto (es obligatorio).
- No conducir bajo los efectos del alcohol o estupefacientes.
- No realizar maniobras bruscas que pongan en peligro la estabilidad de la motocicleta.
- Circular siempre con la luz encendida.
- Indicar con la debida anticipación los giros o cambios de carril; utilizar las luces correspondientes.
- Respetar las señales de tránsito.
- Respetar los semáforos.
- Posar los pies en los estribos.
- Descender de la motocicleta una vez que esté sin movimiento y con el motor apagado.
- No frenar de manera brusca en condiciones normales de manejo.
- Guardar distancia de seguridad con el vehículo que lo precede.
- En escuelas y zonas concurridas, disminuir la velocidad.
- Ceder el paso a ambulancias, camiones de bomberos y patrullas policiales.

La postura de conducción:

Una posición correcta de manejo mejora el desempeño durante la marcha. A continuación, pueden leerse las recomendaciones acerca del posicionamiento del usuario de motocicleta.

El conductor se debe sentar lo más cerca al centro de gravedad, eso nos dará estabilidad, control y equilibrio. Es la posición más recomendada para largos trayectos y si se tiene mucha resistencia con el viento, se debe inclinar el cuerpo levemente hacia adelante.

-Posición de la cabeza: la cabeza debe estar dirigida hacia el frente en una línea horizontal, los ojos en todo momento deben estar en una línea paralela al horizonte, hasta cuando se toman curvas (mejoran el ángulo visual y se tiene más información acerca de lo que suceda alrededor del conductor).

Son errores comunes fijar la vista en la rueda delantera, en el tablero de control o fijar la vista en el pavimento.

-Posición del tórax: El mismo debe ubicarse en posición vertical neutra, y tanto la espalda como la pelvis deben estar alineados.

-Posición de brazos: Los hombros y los codos se mantienen cómodamente flexionados, sin tensión. Los antebrazos, en posición paralela al suelo.

-Posición de las manos: Las manos deben tomar el manillar con suavidad, sin ejercer fuerzas sobre el mismo. No se debe conducir con los dedos en el manillar solo en el caso del dedo índice derecho que va a estar en posición apoyado en el freno para tener mayor seguridad a la hora de una frenada de emergencia.

-Posición de piernas: Las piernas deben llevar las rodillas hacia adentro, haciendo presión contra el tanque de combustible, logrando "ser uno" con la moto y tomando toda la información que las piernas transmiten.

-Posición de los pies: Los pies deben reposar sobre el apoyapié de la motocicleta (a la altura del arco anterior del pie), evitando bajar las puntas en dirección al suelo para evitar roces con el suelo, y posibles lesiones.

-Posturas en aceleración: Al momento de realizar una aceleración, el conductor debe llevar el cuerpo hacia adelante, flexionando los brazos para contrarrestar la inercia del movimiento hacia atrás.

-Postura de frenado: El cuerpo debe inclinarse ligeramente hacia atrás dejando los brazos en posiciones rectas, lo que permite que, en caso de bloque de la rueda delantera, no se pierda el control.

En el caso del pasajero:

- Sujetarse a la cintura del conductor.
- No distraer al conductor ni realizar maniobras que afecten la estabilidad del rodado.
- Siempre viajar detrás del conductor.
- Inclinar con el movimiento del conductor para evitar que el aire que roza el cuerpo desequilibre la aerodinámica del rodado.

LA FRENADA

Frenar correctamente es uno de los aspectos más importantes de la conducción porque puede ser la diferencia entre un siniestro y un simple susto sin consecuencias.

MANO Y PIE SOBRE LOS FRENOS: consiste en tener la mano sobre la palanca de frenos del manubrio y el pie sobre el pedal de freno trasero, listos para entrar en acción cuando se requiera. Se utiliza en la práctica cuando nos acercamos a una zona de mucho tráfico, concurrida afluencia de peatones, intersecciones o cruces.

FRENAR CON EL MOTOR: consiste en utilizar el motor, rebajando los cambios, para reducir la velocidad. Disminuye el esfuerzo que realizan los frenos y permite la reducción gradual de la velocidad al llegar a un semáforo, intersección o cuando se toma una curva.

Técnica de frenado

El freno delantero posee una mayor adherencia y provee el 70% de la fuerza de frenado; por tal motivo es aconsejable frenar levemente con el freno delantero, instantes antes de accionar el freno trasero. Durante una frenada, el peso se transfiere hacia la parte delantera, la moto se hunde en su horquilla y el reparto del peso se da en un orden de 70/30. Por eso, hay que frenar con firmeza pero

dosificando el esfuerzo, de forma que la transferencia de masa se lleve a cabo adecuadamente.

Frenar sobre piso mojado

En estas circunstancias la maniobra de frenado debe hacerse con mucha más suavidad. La técnica incrementa la utilización del freno trasero. Se debe tener presente que las distancias de frenado en piso mojado, aumentan, por lo que es imprescindible tener mayor tiempo de anticipación y frenar antes de lo que lo haríamos en piso seco, ya que en estas condiciones de conducción es mucho más fácil que se bloqueen las ruedas y pierdan su adherencia al suelo.

Frenada de emergencia

En aquellas ocasiones en las que sea necesario realizar un frenado en forma inmediata:

- Se deben accionar ambos frenos con fuerza hasta llegar cerca del punto de bloqueo.
- Si la rueda delantera empieza a chillar, se debe liberar un poco el freno por una fracción de segundo y luego aplicarlo sin llegar al bloqueo.
- Se debe mantener la motocicleta en forma derecha y en línea recta.
- Se debe mirar hacia donde está yendo.
- En caso que se deba frenar dentro de una curva, se debe aplicar la fuerza en ambos frenos gradualmente, teniendo en cuenta que se está inclinado, luego tratar de enderezar el vehículo y frenar fuerte.
- Un caso especial es si la rueda trasera se bloquea y empieza a patinar. En este caso, lo más importante es frenar; para eso, no hay que liberar el freno y se debe mantener el manubrio en forma recta hasta detenerse.

CAMPO VISUAL

El campo visual es la zona abarcada por la vista del conductor y de donde proviene el 80% de la información que este recibe. La zona de visión más amplia es de aproximadamente 170 grados.

La luz diurna facilita un amplio campo visual, por la posibilidad de utilizar los espejos y de girar la vista.

Recomendaciones para tener un adecuado campo visual:

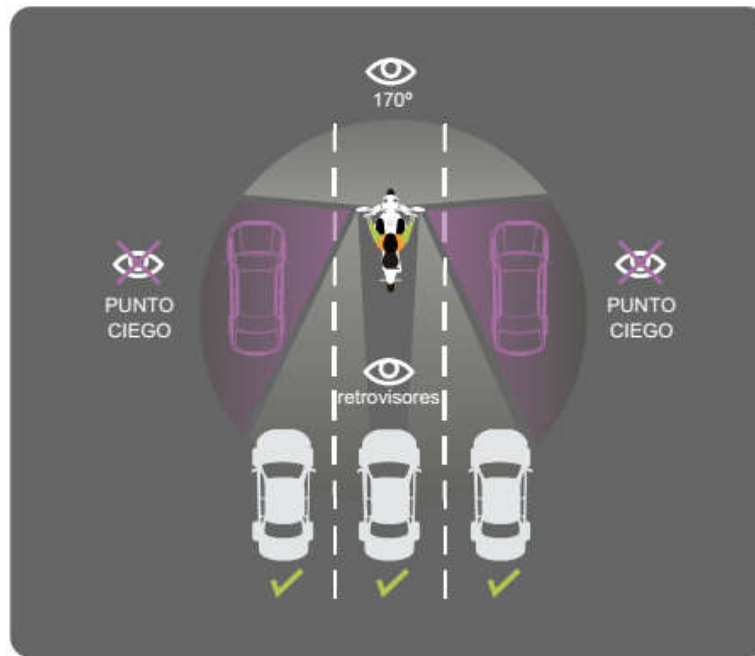


Puntos ciegos

Es la zona que el conductor no visualiza por no estar cubierta por los espejos retrovisores.

Los espejos laterales se deben ajustar para reducir los puntos ciegos, es decir, las zonas que el conductor no puede observar a través de los espejos retrovisores. Es importante la verificación mediante el giro de la cabeza hacia la derecha e izquierda o bien incorporando el torso al mirar por los espejos, sobre todo al ingresar a la autopista.

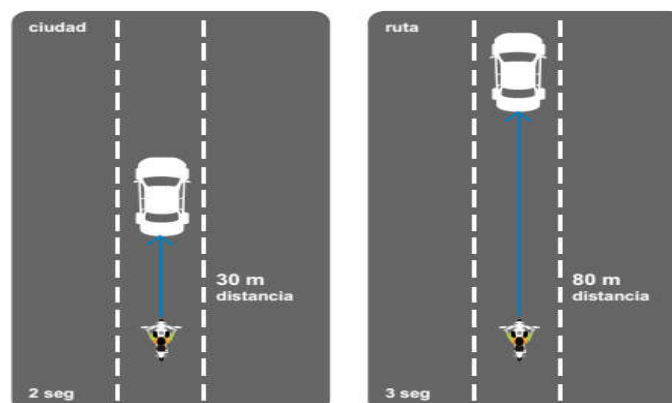
El conductor de la motocicleta debe girar la cabeza para mirar sobre sus hombros. Además, debe estar atento al punto ciego delantero de autos y camiones.



La distancia de seguridad

Es el espacio que se deja de margen entre el vehículo precedente y el propio.

- **En ciudad**, a 50km/h, debe ser de 30 metros y **superior a los 2 segundos**.
 - **En la autopista o ruta**, a 100km/h, debe ser de 80 metros y **superior a los 3 segundos**.
- Estas distancias pueden modificarse en función de variables que alteren la visibilidad del camino (clima, estado del asfalto, ripio, obras, etc). Una distancia adecuada reduce siniestros ya que otorga más tiempo de reacción a los conductores.



Conducción con lluvia y sobre superficies mojadas

Uno de los contextos más complejos para conducir son las superficies mojadas, porque se modifica todos los parámetros. Debido a la menor adherencia que ofrecen los neumáticos en estas condiciones, todos los movimientos deben hacerse con mucha suavidad, evitando maniobras bruscas.

Esto implica que los tiempos de reacción aumentan bastante, por lo cual acciones como tomar una curva, frenar, cambiar de carril o cruzar intersecciones necesitan más tiempo y deben planearse con mayor anticipación.

La maniobra de frenado debe efectuarse actuando con un poco más de fuerza sobre el freno trasero que sobre el delantero, ya que es más fácil bloquear las ruedas, perder adherencia y que se produzca una caída o un siniestro.

Al conducir con lluvia, se debe utilizar vestimenta impermeable y asegurarse de que tanto los guantes como las botas calcen bien. Es importante tener en cuenta la comodidad para maniobrar. Al iniciarse una lluvia el agua llena las hendiduras del camino y también empiezan a flotar residuos de aceite, por lo que esta superficie se torna muy resbalosa. Lo más prudente sería detenerse hasta tanto deje de llover ya que con la lluvia el aceite se habrá limpiado de la calzada y se evitarán accidentes. Es importante no conducir sobre las líneas pintadas en la ruta, ya que estas superficies son más resbaladizas. Recordar: a mayor velocidad se pierde más adherencia.

CAPITULO III

Reglas para vehículos de transporte

ARTICULO 53. — EXIGENCIAS COMUNES. Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, deben tener organizado el mismo de modo que:

a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte;

b) No deban utilizar unidades con mayor antigüedad que la siguiente, salvo que se ajusten a las limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad y otras que se les fije en el reglamento y en la revisión técnica periódica:

1. De diez años para los de sustancias peligrosas y pasajeros;
2. De veinte años para los de carga.

La autoridad competente del transporte puede establecer términos menores en función de la calidad de servicio que requiera;

c) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta ley, excepto aquellos a que se refiere el artículo 56 en su inciso e), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

1. ANCHO: dos metros con sesenta centímetros.

2. ALTO: cuatro metros con diez centímetros.

3. LARGO:

3.1. Camión simple: 13 mts. con 20 cms.;

3.2. Camión con acoplado: 20 mts.;

3.3. Camión y ómnibus articulado: 18.6 mts.;

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

3.5. Unidad tractora con dos (2) semirremolques biarticulados (Bitrén) 30mts con 25 cms

3.6. Ómnibus: 15 mts. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados;

d) Los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:

1. Por eje simple:
 - 1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas;
 - 1.2. Con rodado doble: 10,5 toneladas;
2. Por conjunto (tándem) doble de ejes:
 - 2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas;
 - 2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas;
3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25,5 toneladas;
4. En total para una formación normal de vehículos: 75 toneladas;
5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: lo que resulte de su configuración de ejes, en configuraciones debidamente reglamentadas.

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

e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea igual o superior a 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso, salvo las excepciones fundadas que por reglamentación se establezcan.

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.

La circulación de los vehículos autorizados en el punto 3.5 del inciso c) del presente artículo se limitará a corredores viales definidos por la autoridad de aplicación, garantizando la seguridad vial de todos aquellos que transiten por ellos a través de medidas extra de seguridad y precaución.

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.

Encomiéndose al Ministerio de Transporte la actualización periódica de los valores establecidos en el presente artículo, conforme las nuevas tecnologías y necesidades que se desarrollen en el futuro.

PESOS Y DIMENSIONES - Anexo R al Artículo 53 incisos c) y d)

1. Las dimensiones máximas establecidas en el inciso c) del artículo 53 de la Ley N° 24.449, se complementan con las siguientes:

1.1. Ómnibus;

1.1.1. Urbano, tendrá un largo máximo de TRECE METROS CON VEINTE CENTÍMETROS (13,20 m).

En este tipo de vehículos todas las dimensiones máximas pueden ser menores, en función de la tradición normativa y las características de la zona a la que están afectados;

1.1.2. Interurbano, tendrá un largo máximo de QUINCE METROS (15 m). En este tipo de vehículos cuando se trate de unidades del tipo “doble piso” o “piso y medio” de una longitud superior a CATORCE METROS (14 m), deberán contar con doble eje delantero y a partir del 1° de enero de 2022 las unidades CERO KILOMETRO (0 km) deberán estar dotados de “Control Crucero Adaptativo”;

1.2. Los vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí, los vehículos portacontenedores y los carretones agrícolas o viales, no podrán exceder las siguientes dimensiones máximas (incluyendo la carga):

1.2.1. Ancho: DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m);

1.2.2. Alto: CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m);

1.2.3. Largo:

1.2.3.1. VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m), cuando se trate de vehículos especiales para transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí;

1.2.3.2 VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m), cuando se trate de carretones agrícolas o viales con la rampa trasera plegada (en sentido vertical) y hasta VEINTICINCO METROS (25 m) con la rampa posterior desplegada;

1.2.3.3 Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de contenedores, cada contenedor debe considerarse “CARGA INDIVISIBLE”.

1.2.4. Restricciones: estas unidades no pueden:

1.2.4.1. Ingresar en ciudades, salvo que utilice autopistas o autorización local;

1.2.4.2. Utilizar los tramos de camino que la autoridad vial le restrinja en función de las características del mismo. El ente vial correspondiente indicará las estructuras con gálibo insuficiente para la circulación de estos vehículos, siendo responsabilidad del transportista requerir la información necesaria para determinar los itinerarios. En el caso de los carretones agrícolas su régimen de circulación se rige por lo establecido en el Anexo LL del presente régimen;

1.2.5 Señalamiento: Cada formación debe llevar en la parte posterior un cartel rígido retrorreflectivo de DOS METROS (2 m) de ancho por UN METRO CON CINCUENTA CENTÍMETROS (1,50 m) de alto, como mínimo, con franjas rojas y blancas alternadas, oblicuas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°), de DIEZ CENTÍMETROS (10 cm) de ancho y en el centro, sobre fondo blanco con letras negras indicando el largo, la leyenda:

PRECAUCIÓN DE SOBREPASO LARGO A PARTIR DE....m

El nivel de retrorreflección del cartel rígido se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84 o la que en su defecto la reemplace, según sus métodos de ensayo. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD establecerá las distancias de sobre paso requeridas, según el tipo de configuración de vehículo.

1.3. Unidad tractora con semirremolque articulado tendrá un largo máximo de DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (18,60 m).

1.3.1. Unidad tractora con DOS (2) semirremolques biarticulados tendrá un largo máximo de TREINTA METROS CON VEINTICINCO CENTÍMETROS (30,25 m).

1.4. Los vehículos o semirremolques que se fabriquen dotados de ejes móviles (ejes levadizos), deben construirse de forma tal que, el vehículo pueda girar estando todos sus ejes apoyados sobre el suelo, es decir que sean direccionales y que la transmisión de peso al pavimento sea invariablemente la misma, estando el vehículo cargado. Los vehículos que cuenten con ejes que puedan levantarse, deben contar con un dispositivo (no accionable desde la cabina), que automáticamente baje el eje cuando el vehículo está cargado.

(Apartado 1 sustituido por art. 27 del [Decreto N° 32/2018](#) B.O. 11/1/2018)

2. Los pesos máximos, establecidos por la Ley, que los vehículos pueden transmitir a la calzada y las configuraciones que los complementan se presentan en la siguiente tabla:

CONFIGURACIÓN		SUSPENSIÓN MECÁNICA [toneladas]	SUSPENSIÓN NEUMÁTICA [toneladas]
Eje Simple. - Ruedas individuales, (neumáticos no superanchos)		6 SEIS	6,3 SEIS COMA TRES
Eje Simple. - Ruedas superanchas		6 SEIS (8 OCHO – maquinaria especial)	8 OCHO
Eje Simple. - Ruedas dobles		10,5 DIEZ COMA CINCO	11 ONCE
Conjunto (Tándem) doble de ejes. - Ruedas individuales		10 DIEZ (5 por eje)	10,5 DIEZ COMA CINCO (5,25 por eje)
Conjunto (Tándem) doble de ejes. - Ruedas dobles		18 DIECIOCHO (9 por eje)	18,9 DIECIOCHO COMA NUEVE (9,45 por eje)
Conjunto (Tándem) doble de ejes. - Ruedas superanchas y ruedas dobles		15 QUINCE (9 eje con ruedas doble y 6 eje de ruedas superanchas)	16,5 DIECISEIS COMA CINCO (9,5 eje con ruedas doble y 7 eje de ruedas superanchas)
Conjunto (Tándem) doble de ejes. - Ruedas individuales y ruedas dobles		14 CATORCE (9 eje con ruedas doble y 5 eje de ruedas individuales)	14,7 CATORCE COMA SIETE (9,45 eje con ruedas doble y 5,25 eje de ruedas individuales)
Conjunto (Tándem) doble de ejes. - Ruedas superanchas.		12 DOCE (6 por eje)	14 CATORCE (7 por eje)
Conjunto (Tándem) triple de ejes. - Ruedas dobles		25,5 VEINTICINCO COMA CINCO (8,5 por eje)	26,8 VEINTISEIS COMA OCHO (8,93 por eje)
Conjunto (Tándem) triple de ejes. - 2 ejes con ruedas dobles - 1 eje con ruedas individuales		21 VEINTIUNO (8,5 ejes con ruedas doble y 4 eje de ruedas individuales)	22 VEINTIDOS (8,93 ejes con ruedas doble y 4,2 eje de ruedas individuales)
Conjunto (Tándem) triple de ejes. - Ruedas superanchas		18 DIECIOCHO (6 por eje)	19,5 DIECINUEVE COMA CINCO

Para el caso de vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, dotados de suspensión neumática o equivalente, los pesos máximos por eje o conjunto, se incrementan un CINCO POR CIENTO (5%) sobre los fijados en la Ley, siempre y cuando no sobrepasen el peso máximo establecido para el vehículo o combinación. Esto es válido para aquellos vehículos que hayan sido diseñados originalmente con suspensión neumática. Este CINCO POR CIENTO (5%) ya está incluido en el caso de las cubiertas superanchas.

2.1. Entiéndese como cubiertas superanchas a las descritas en la siguiente tabla o medidas intermedias:

DESIGNACION MILIMETRICA
385/65 R 22,5
425/65 R 22,5
445/65 R 22,5

2.1.1. El empleo de cubiertas superanchas se permitirá a los vehículos equipados con suspensión neumática y que hayan sido diseñados originalmente con este tipo de neumáticos. Toda adaptación o modificación del diseño original de fábrica deberá hacerse bajo responsabilidad y con expresa autorización del fabricante no admitiéndose ningún otro tipo de certificación.

2.1.2. Las mismas cubiertas superanchas no pueden utilizarse en ejes de tracción (eje motriz), excepto en la maquinaria especial.

2.1.3 Las cubiertas superanchas podrán ser utilizadas en sus ejes delanteros simples o direccionales, con independencia del tipo de vehículo de que se trate, con las condiciones establecidas en el punto 2.1.1.

2.1.4. Para los vehículos que no hayan sido diseñados originalmente con suspensión neumática de fábrica o aquéllos equipados con suspensión mecánica que utilicen cubiertas superanchas, resultará aplicable el peso máximo de SEIS MIL KILOGRAMOS (6.000 kg) de peso total por eje, con excepción de los vehículos especiales debidamente reglamentados.

2.2. En los casos de las Unidades Tractoras con DOS (2) semirremolques biarticulados (Bitrén) indicadas en el apartado 1.3.1.: Con DOS (2) triple ejes de ruedas duales, un doble eje de ruedas duales y otro de ruedas simples, SETENTA Y CINCO TONELADAS (75 t).

2.3. Capacidad de carga de configuraciones de vehículos de transportes de cargas.

2.3.1. Configuraciones de vehículos de cargas que no requieren Permisos de Tránsito y que son de libre circulación en rutas nacionales.

Referencias

S1: Eje con ruedas individuales.

S2: Dos ejes con rodados individuales.

D1: Eje con rodados dobles.

D2: Dos ejes con rodados dobles.

D3: Tres ejes con rodados dobles.

CONFIGURACIONES AUTORIZADAS PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS - ESCALABILIDAD

ART. 27 del DECRETO N° 32/18

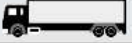
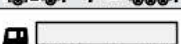
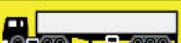
La D.N.V. informa las nuevas configuraciones para el Transporte Automotor de Cargas y la reglamentación vigente para la circulación de Bitrenes.

REFERENCIAS

	NUEVA CONFIGURACIÓN	D1	EJE CON RODADOS DOBLES
S1	EJE CON RUEDAS INDIVIDUALES	D2	DOS EJES CON RODADOS DOBLES
S2	DOS EJES CON RODADOS INDIVIDUALES	D3	TRES EJES CON RODADOS DOBLES

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGAS QUE SON DE LIBRE CIRCULACIÓN EN RUTAS NACIONALES -

ART. N° 27 - APARTADO 2.3.1.

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN N° DE EJES	LARGO (m)			PESO MÁXIMO (t)	Relación POT/PESO (CV/t) mín.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
1		S1 - D1	13,20	2,60	4,30	16,50	4,25
2		S1 - D2	13,20	2,60	4,30	24,00	4,25
3		S1 - D3	13,20	2,60	4,30	31,50	4,25
4		S2 - D2	13,20	2,60	4,30	28,00	4,25
5		S2 - D3	13,20	2,60	4,30	35,50	4,25
6		S1 - S1 - D2	13,20	2,60	4,30	30,00	4,25
7		S1 - S1 - D3	13,20	2,60	4,30	37,50	4,25
8		S1 - D1 - D1	18,60	2,60	4,30	27,00	4,25
9		S1 - D1 - D2	18,60	2,60	4,30	34,50	4,25
10		S1 - D1 - D3	18,60	2,60	4,30	42,00	4,25
11		S1 - D2 - D2	18,60	2,60	4,30	42,00	4,25
12		S1 - D2 - D1 - D1	18,60	2,60	4,30	45,00	4,25
			Distancia entre ejes del acoplado mayor a 2,40 m				
13		S1 - D2 - D3	18,60	2,60	4,30	49,50	6,00
14		S1 - D1 - D1 - D2	18,60	2,60	4,30	45,00	4,25

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN N° DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (t)	Relación POT./PEÑO (CV/t) min.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
15		S1 - D1 - D1 - D1	18,60	2,60	4,30	45,00	4,25
16		S1 - D1 - D1 - D1	20,00	2,60	4,30	37,50	4,25
17		S1 - D1 - D1 - D2	20,00	2,60	4,30	45,00	4,25
18		S1 - D2 - D1 - D1	20,00	2,60	4,30	45,00	4,25
19		S1 - D2 - D1 - D2	20,00	2,60	4,30	52,50	6,00
20		S1 - D1 - D2 - D2	20,00	2,60	4,30	52,50	6,00
21		S1 - D1 - D1 - D1 - D1	20,50	2,60	4,30	45,00	4,25
22		S1 - D2 - D2	22,40	2,60	4,30	42,00	4,25
23		S1 - D2 - D1 - D1	22,40	2,60	4,30	45,00	4,25
24		S1 - D2 - D1 - D2	18,60	2,60	4,30	52,50	6,00
25		S1 - D2 - D1 - D1 - D1	18,60	2,60	4,30	55,50	6,00
26		S1 - D2 - D2 - D2	20,50	2,60	4,30	60,00	6,75
27		S1 - D2 - D2 - D2	22,40	2,60	4,30	60,00	6,75

La configuración identificada en el orden N° 23 puede adoptar la disposición de ejes descrita en la configuración N° 13.

La configuración de Bitrén identificada en el orden 27, sólo podrá circular sin Permiso de Tránsito y con libre circulación en rutas nacionales, siempre que transporte carga indivisible. El tipo de carga considerada como indivisible será establecida por normas complementarias.

CONSIDERACIONES ADICIONALES DE LA TABLA I:

*Los equipos con configuración S1-D2-D3 dotados con suspensión neumática en el tándem del tractor y en el tridem del semirremolque estarán autorizados a un Peso Bruto Total Combinado de CINCUENTA Y DOS TONELADAS (52 t).

*Los semirremolques con configuración D1-D1-D1 deberán contar con suspensión neumática en todos los ejes y no se admitirá la reconversión o modificación de equipos usados.

**VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGAS
QUE NO REQUIEREN PERMISO DE TRÁNSITO, PERO SOLO PUEDEN CIRCULAR
POR CORREDORES EN RUTAS NACIONALES DEFINIDOS POR LA DIRECCIÓN
NACIONAL DE VIALIDAD -**

ART. N° 27 - APARTADO 2.3.2.

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN N° DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (t)	Relación POT./PEÑO (CV/t) min.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
28		S1 - D2 - D3 - D3	22,40 ≤ L ≤ 25,50	2,60	4,30	75,00	6,75

La configuración de vehículo Bitrén, identificada en el orden N° 27, que transporte carga de tipo divisible deberá circular en forma restringida por corredores, en idénticas condiciones que la configuración de vehículo Bitrén, identificada en el orden N° 28. El tipo de carga considerada como divisible será establecida por normas complementarias.

**VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGAS
QUE REQUIEREN PERMISO DE TRÁNSITO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD
PARA LA CIRCULACIÓN EN RUTAS NACIONALES -**

ART. N° 27 - APARTADO 2.3.3.

N°	TIPO DE VEHÍCULO	CONFIGURACIÓN N° DE EJES	DIMENSIONES MÁXIMAS			PESO MÁXIMO (t)	Relación POT./PEÑO (CV/t) min.
			LARGO (m)	ANCHO (m)	ALTO (m)		
29		S1 - D2 - D3 - D3	25,50 < L ≤ 30,25	2,60	4,30	75,00	6,75

LAS TOLERANCIAS QUE SE MENCIONAN Y QUE NO SE DEBE SUPERAR POR TIPO DE EJES SON:
(Art. 29 del Decreto 32/18)

- * Eje aislado de ruedas simples: 800 Kg.
- * Eje aislado de ruedas dobles: 1.500 Kg.
- * Conjunto de dos ejes (tándem doble de las distintas configuración de ejes) 2.000 Kg.
- * Conjunto de tres ejes (tándem triple de las distintas configuración de ejes) 2.500 Kg.

Para el peso máximo de un vehículo o combinación se admitirá una tolerancia de QUINIENTOS KILOGRAMOS (500 kg).
(Decreto 79/98).

El MINISTERIO DE TRANSPORTE, asimismo podrá, disponer condiciones de circulación menos restrictivas para dichas configuraciones de vehículo Bitrén, identificadas en el orden N° 27 y 28, conforme las condiciones de mercado, el parque total habilitado y el estado de la infraestructura vial existente.

El MINISTERIO DE TRANSPORTE podrá, disponer condiciones de circulación menos restrictivas para el régimen de habilitación de circulación de los vehículos Bitrén, en general, y en particular, para la configuración de vehículo Bitrén identificada en orden N° 29, conforme las condiciones de mercado, el parque total habilitado y el estado de la infraestructura vial existente.

En el caso de solicitudes de itinerarios no contemplados en los corredores establecidos, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en coordinación con la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD evaluará la viabilidad de dichas solicitudes.

2.4. Las unidades descriptas en el apartado 2.3. estarán sometidas a las siguientes condiciones y restricciones;

2.4.1. Unidades Tractoras

2.4.1.1. Relación “POTENCIA – PESO” de SEIS CABALLOS VAPOR DIN POR TONELADA DE PESO (6 CV-DIN/t) será para unidades con peso bruto total combinado superior a CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45 t) y menores a SESENTA TONELADAS (60 t). Para unidades tractoras con peso bruto total combinado igual o superior a SESENTA TONELADAS (60 toneladas) la relación potencia – peso será de SEIS COMA SETENTA Y CINCO CABALLOS VAPOR DIN POR TONELADA DE PESO (6,75 CV-DIN/t).

2.4.1.2. La capacidad técnica del “Plato de Arrastre” debe ser compatible con el peso bruto total combinado de la configuración.

2.4.1.3. La antigüedad máxima será de VEINTE (20) años para formaciones de peso bruto total combinado superior a CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45 t) y hasta CINCUENTA Y DOS COMA CINCO TONELADAS (52,5 t) y de QUINCE (15) años cuando superen dicho peso.

2.4.1.4. Las unidades CERO KILOMETRO (0 km) que se incorporen deberán contar con:

1) Sistema Antibloqueo de Frenos -ABS-. A partir del 1° de enero de 2022 las unidades CERO KILOMETRO (0 km) deberán estar dotados de Sistema Electrónico de Frenado -EBS- (ambos de actuación en todos los ejes) y Control Electrónico de Estabilidad -ESC-, excepto para los tipos descriptos en los numerales 26 a 29 (configuraciones de vehículos bitrenes) donde los sistemas de EBS y ESC son obligatorios.

2) Las unidades deben ser de la configuración original de fábrica. Para el agregado de ejes adicionales por terceros, éste deberá cumplir con las especificaciones técnicas definidas en las normas IRAM-AITA correspondientes y deben llevarse a cabo por talleres de modificación certificados por la Disposición N° 25 del 21 de diciembre de 2009 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, y/o la que en su futuro la reemplace y/o modifique.

2.4.1.5. En ocasión de la Revisión Técnica Obligatoria, el Taller habilitado, en función a las características técnicas de cada tractor o camión; deberá incorporar al certificado la potencia del vehículo, y establecerá en el Certificado de Revisión Técnica el Peso Bruto

Total Combinado.

2.4.2. Semirremolques y Acoplados:

2.4.2.1. Los equipos con configuración S1-D2-D3 dotados con suspensión neumática en el tándem del tractor y en el tridem del semirremolque estarán autorizados a un Peso Bruto Total Combinado de CINCUENTA Y DOS TONELADAS (52 t).

2.4.2.2. Los semirremolques con configuración D1-D1-D1 deberán contar con suspensión neumática en todos los ejes y no se admitirá la reconversión o modificación de equipos usados.

Adicionalmente a las exigencias técnicas vigentes, las configuraciones que excedan las CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45 t) deberán satisfacer:

2.4.2.3. El sistema de frenos deberá cumplimentar los requisitos normativos establecidos por el Reglamento de Naciones Unidas UN ECE R13 – Categoría “A”, y/o la que en su futuro la reemplace o modifique.

2.4.2.4. Los DOS (2) últimos ejes, de cada equipo arrastrado, deberán incorporar en cada rueda, un sistema de freno de Cámara de Resorte (Spring Chamber), el cual actuará como freno de estacionamiento.

2.4.2.5. El freno de estacionamiento deberá además poder ser operado manualmente desde el exterior de la unidad arrastrada.

2.4.2.6. Deberán incorporar dispositivos laterales de protección en los espacios libres entre los ejes, que cumplan con la Norma IRAM-AITA N° 10276 y con una protección contra empotramiento trasero, (paragolpes trasero), que cumpla con la Norma IRAM N° 10.260 y/o el Reglamento ECE R 58, y/o la que en su futuro la reemplace o modifique.

2.4.2.7. Los ejes de los equipos arrastrados deberán contar con guardabarros fijados al chasis. Además, las ruedas correspondientes al último eje tándem de cada equipo arrastrado deberán incorporar en el extremo inferior del guardabarros un protector flexible tipo faldón que evite la proyección de agua, barro y piedras hacia atrás.

2.4.2.8. Los neumáticos deberán ser del tipo radial sin cámara.

2.4.2.9. Iluminación reglamentaria del tipo LED para todas las luminarias externas.

2.4.2.10. Las unidades CERO KILOMETRO (0 km) que se incorporen deben contar con sistema EBS y control antivuelco RSS

2.4.2.11. El sistema de frenos de las unidades debe contar con sistema ABS.

(Nota Infoleg: por art. 3° de la [Resolución N° 884/2018](#) del Ministerio de Transporte B.O. 05/10/2018 se establece los siguientes plazos de exigibilidad de los requisitos enunciados en los puntos 2.4.2.10 y 2.4.2.11 del apartado 2.4.2 'semirremolques y acoplados' del Anero R del presente decreto:

a) Para Unidades 0 km, con excepción de las configuraciones 26, 27 y 28 del Anexo R del presente Decreto, el sistema de sistema EBS y control antivuelco RSS será exigible, a partir del 1° enero de 2022.

b) Para Unidades 0 Km, el sistema de frenos ABS será exigible a partir de su fabricación.

c) Para Unidades usadas descritas en las configuraciones 1 a 25 del ítem 2.3.1 del Anexo R del presente Decreto, que sean susceptibles de aumentar su capacidad de carga, el sistema de frenos ABS será exigible en ocasión de la Revisión Técnica Obligatoria, a partir del 1° enero de 2020)

2.4.2.12. El MINISTERIO DE TRANSPORTE podrá, en caso de resultar necesario, establecer por vía complementaria los plazos a partir de los cuales serán exigibles los requisitos enunciados para los semirremolques y equipos arrastrados, las condiciones de circulación y la capacidad máxima de carga que podrán transportar los mismos en estas condiciones y hasta tanto dichos requerimientos se encuentren cumplimentados.

2.4.3. Distancias mínimas de circulación uniforme, sin sobrepaso, entre los vehículos de transportes de cargas descriptos en el punto 2.3 en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación.

2.4.3.1. Los vehículos de transporte de cargas de hasta VEINTE METROS CON CINCUENTA (20,50 m) de longitud, deberán respetar una distancia mínima con el vehículo que lo antecede de CUARENTA METROS (40 m), para una circulación uniforme sin sobrepaso.

2.4.3.2. Los vehículos de transporte de cargas cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA (20,50 m), deberán respetar una distancia mínima con el vehículo que lo antecede de CIEN METROS (100 m), para una circulación uniforme sin sobrepaso.

2.5. Los circuitos mínimos exigibles en las diferentes configuraciones serán los siguientes:

2.5.1. Configuración semirremolque D3, estará compuesto por DOS (2) sensores y DOS (2) válvulas moduladoras.

2.5.2. Configuración semirremolque D1-D2, estará compuesto por CUATRO (4) sensores y TRES (3) válvulas moduladoras.

2.5.3. Configuración semirremolque D1-D1-D1, estará compuesto por CUATRO (4) sensores y TRES (3) válvulas moduladoras.

2.5.4. Configuración acoplado D1-D2, estará compuesto por CUATRO (4) sensores y TRES (3) válvulas moduladoras.

2.5.5. Cada uno de los conjuntos de ejes tándem deberá contar con un Sistema de Medición de Carga Referencial del tipo Neumático, con lectura digital de su peso. El lector digitalizado de control se ubicará en la parte externa del lado izquierdo y estará protegido contra impactos.

El referido Sistema de Medición de Carga Referencial del tipo Neumático deberá cumplir

con una tolerancia de CERO POR CIENTO (0%) y MENOS CINCO POR CIENTO (-5%). Su indicación tiene el carácter de medición de referencia y no podrá ser utilizado para la fiscalización.

2.5.6. Todos aquellos semirremolques o acoplados que posean destino de carga específica, deberán estar diseñadas con un volumen que no permita superar las cargas máximas a transmitir a la calzada, criterio que será aplicado para la aprobación de los mismos por la Autoridad de Aplicación.

2.5.7. En ocasión de la Revisión Técnica Obligatoria, el Taller habilitado, en función a las características técnicas de cada semirremolque o acoplado y su fecha de patentamiento; establecerá en el Certificado de Revisión Técnica el Peso Bruto Total Combinado.

2.6. Condiciones para el material rodante usado:

2.6.1. La colocación de ejes de apoyo, sistemas de freno ABS y/u otras modificaciones, deberán satisfacer las condiciones establecidas en la Disposición N° 25 de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la ex SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS de fecha 21 de diciembre de 2009, y/o la que en su futuro la reemplace, complemente y/o modifique.

2.6.2. La SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE podrá, en caso de resultar necesario, dictar las normas complementarias, sobre los plazos a partir de los cuales serán exigibles los requisitos enunciados para los semirremolques y equipos arrastrados, las condiciones de circulación y la capacidad máxima de carga que podrán transportar los mismos en estas condiciones y hasta tanto dichos requerimientos se encuentren cumplimentados.

2.6.3. Las unidades que se importen deberán satisfacer las condiciones reglamentarias de seguridad activa, pasiva y emisión de contaminantes que se encuentren vigentes en la República Argentina a la fecha de fabricación de la unidad en cuestión, además deberán satisfacer los pesos máximos a ser transmitidos a la calzada, vigentes. Se admitirá una antigüedad máxima de hasta CINCO (5) años a la fecha de ingreso en el país.

(Apartados 2 a 2.6. sustituido por art. 27 del [Decreto N° 32/2018](#) B.O. 11/1/2018)

2.7. Los carretones dotados de ejes de ruedas múltiples, más de CUATRO (4) ruedas por eje: UNA TONELADA CON OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (1,8 t) por rueda. Las unidades (mediante tracción propia o susceptibles de ser remolcadas), que no sobrepasen las medidas en largo y ancho definidas en el artículo 53 inciso c) de la Ley N° 24.449, independientemente de su diseño podrán transportar las cargas máximas establecidas.

(Apartado incorporado por art. 28 del [Decreto N° 32/2018](#) B.O. 11/1/2018)

2.8. Los carretones y la maquinaria especial no agrícola de configuraciones de ejes o cubiertas distintas a las de los vehículos convencionales podrán circular con los pesos y límites de velocidad establecidos por la ETRTO - European Tyre and Rim Technical

Organization, Brussels (ETRTO - Organización Técnica Europea de Cubiertas y Aros, Bruselas), en tanto los mismos no superen los prescriptos en la legislación vigente.

(Apartado incorporado por art. 28 del [Decreto N° 32/2018](#) B.O. 11/1/2018)

2.9. Los pesos máximos y dimensiones establecidas en el presente régimen que superen a aquellos establecidos en la Ley N° 24.449 complementan los mismos, con fundamento en la evolución tecnológica del mercado, en las necesidades actuales del transporte nacional de pasajeros y de carga y el estado actual de la estructura vial, conforme lo dispuesto por el artículo 2°, párrafo tercero, de la citada Ley.

Respecto de los vehículos especiales o la maquinaria especial que por su constitución y/o tarea específica deban desplazarse necesariamente con pesos superiores a los máximos establecidos, deberán obtener la autorización específica para su tránsito, en los casos en que así se determine. Dicha autorización será emitida por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, la que queda facultada para fijar las condiciones de operación y establecer el pago anual o específico de una contribución previa al otorgamiento del permiso por el resarcimiento de la reducción de la vida útil de la vía o los posibles daños a la infraestructura.

(Apartado incorporado por art. 28 del [Decreto N° 32/2018](#) B.O. 11/1/2018)

3. Se considera conjunto (tándem) doble de ejes, al agrupamiento de DOS (2) ejes consecutivos pertenecientes a un mismo vehículo y unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permite repartir el peso entre ambos ejes cuando la distancia entre los centros de los mismos es mayor a UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m) y menor de DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m):

3.1. Si la distancia es inferior al mínimo, el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1 t) por cada OCHO CENTIMETROS (8 cm) menos de distancia entre ejes.

3.2. Si la distancia es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m), se consideran ejes independientes.

4. Se considera conjunto (tándem) triple de ejes, al agrupamiento de TRES (3) ejes consecutivos de un mismo vehículo unidos por un dispositivo mecánico, neumático u otro que permita la distribución de peso entre ellos, cuya distancia entre los centros de DOS (2) ejes consecutivos debe ser superior a UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m) e inferior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m):

4.1. Si cualquiera de las distancias es inferior al mínimo de UN METRO CON VEINTE CENTIMETROS (1,20 m), el peso máximo se reduce UNA TONELADA (1 t) por cada OCHO CENTIMETROS (8 cm) de distancia entre ejes.

4.2. Si la distancia entre los centros de los ejes consecutivos es superior a DOS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (2,40 m) y no cuentan con un dispositivo que reparta el peso entre ambos, se considerarán independientes o tándem y UN (1) eje independiente, según corresponda.

5. Tolerancias.

5.1. Para armonizar las diferencias debidas a errores involuntarios en el estibaje, pequeños corrimientos de la carga durante su transporte, dificultad de los sistemas de los vehículos para la perfecta distribución de peso, dificultad particular de algunas cargas para su distribución y diferencias propias del sistema de pesaje (por tándem o por eje), incluyendo el error que se comete por considerar el peso total como suma de los pesos por eje, se admiten las siguientes tolerancias:

5.1.1. Para el peso del eje simple de DOS (2) ruedas se admitirá una tolerancia de OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (800 kg). *(Apartado sustituido por art. 29 del [Decreto N° 32/2018](#) B.O. 11/1/2018)*

5.1.2. Para el peso del eje simple de CUATRO (4) ruedas se admitirá una tolerancia de UN MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (1.500 kg). *(Apartado sustituido por art. 29 del [Decreto N° 32/2018](#) B.O. 11/1/2018)*

5.1.3. Para el peso total del conjunto doble de ejes o (tándem) doble, se admitirá una tolerancia de DOS MIL KILOGRAMOS (2.000 kg.). *(Apartado sustituido por art. 29 del [Decreto N° 32/2018](#) B.O. 11/1/2018)*

5.1.4. Para el peso total del conjunto triple de ejes, tándem triple, o tridem, se admitirá una tolerancia de DOS MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (2.500 kg).

Sin perjuicio del aumento de los valores de las mismas, las cargas actuantes en los ejes, con las tolerancias aplicadas no podrán superar los límites técnicos admitidos por los fabricantes. *(Apartado sustituido por art. 29 del [Decreto N° 32/2018](#) B.O. 11/1/2018)*

5.1.5. Para el peso máximo de un vehículo o combinación, se admitirá una tolerancia de QUINIENTOS KILOGRAMOS (500 kg).

5.2. Las tolerancias en los pesos por eje o conjunto (tándem), se admiten siempre y cuando no se supere el peso máximo total permitido, por lo que el exceso en un eje debe compensarse con el defecto en otro. El peso total será el que resulte de la suma de los pesos por eje, de la aplicación de la relación potencia peso y del peso máximo para el tipo de vehículo para los casos en que estuviera establecido.

5.3. Si se supera la tolerancia en cualquiera de los ejes individuales, en el tándem doble o triple, de tratarse de un conjunto, o en el peso total, el exceso deberá acomodarse o descargarse, según corresponda, para poder continuar circulando, sin perjuicio de las sanciones pertinentes.

5.4. Una vez superados los valores establecidos como tolerancias, corresponderá la aplicación total del canon por deterioro de la vida útil del pavimento, es decir, se pierde el derecho de la tolerancia.

5.5. Las tolerancias de circulación para las formaciones y maquinaria agrícola del ANEXO LL, se regirán por sus disposiciones específicas. *(Apartado incorporado por art. 30 del [Decreto N° 32/2018](#) B.O. 11/1/2018)*

6. Requisitos. Procedimiento para el pesaje:

Se establecen los siguientes requisitos y el procedimiento a observar en el control de carga tanto en rutas no concesionadas como en rutas concesionadas.

6.1. Los instrumentos a ser utilizados para efectuar los controles de peso de los vehículos, deben cumplir la legislación vigente en la materia:

6.1.1. Los instrumentos deben cumplir las condiciones establecidas por la Organización Internacional de Metrología Legal para instrumentos de Clase III.

6.1.2. Los instrumentos deben contrastarse con una periodicidad no mayor a los DOCE (12) meses.

El contraste y calibración de los instrumentos debe ser realizado por un ente u organismo reconocido en la legislación vigente.

6.1.3. La autoridad responsable de la estructura vial deberá verificar el funcionamiento y el contraste de las balanzas toda vez que crea conveniente, estableciendo una metodología de comprobación por medio de un vehículo testigo, independientemente de la calibración y contraste del instrumento, que efectuará el fabricante, o el organismo o ente reconocido.

6.2. Procedimiento.

6.2.1. Eje simple ruedas simples y eje simple ruedas duales: el peso será el que resulte de pesar el eje completo, para lo cual el mismo debe estar contenido sobre la plataforma de carga del instrumento de medición, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.2. Eje tandem doble: el peso será el que resulte de pesar los DOS (2) ejes en conjunto para lo cual ambos deben estar contenidos sobre la plataforma de carga del instrumento de medición, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.3. Eje tandem triple: el peso será el que resulte de pesar los TRES (3) ejes en conjunto para lo cual todos deben estar contenidos sobre la plataforma de carga del instrumento de medición, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.4. Peso total del vehículo o combinación de vehículos: el peso será el que resulte de pesar el vehículo o combinación de vehículos completo, para lo cual la plataforma de carga del instrumento de medición deberá contener a los mismos en su totalidad, o bien nivelar adecuadamente los ejes que no se encuentran contenidos en la plataforma de pesaje.

6.2.5. Para todo control de peso que se efectúe, deberá extenderse el comprobante de pesaje correspondiente, el cual deberá contener, entre otros, los siguientes datos: valores obtenidos de la medición, patente del vehículo, fecha y hora en que se efectuó el control, características del instrumento con que se realizó la medición, responsable de la medición y toda otra información que la autoridad considere necesaria.

7. PERMISOS.

7.1. En los casos en que se trate de cargas indivisibles, podrán otorgarse permisos para exceder las dimensiones establecidas, para circular en las condiciones determinadas por la autoridad competente, conforme a lo establecido en el Artículo 57 de la Ley. Los permisos se otorgarán para un itinerario prefijado para uno o varios viajes. Cuando se trate de cargas semejantes en peso y volumen tendrán una validez de UN (1) año.

Está permitido transportar más de una carga siempre que la misma se encuentre comprendida dentro de las siguientes condiciones y de los criterios de indivisibilidad que se indican a continuación:

7.1.1. Las cargas deben acomodarse de manera tal que sus dimensiones produzcan el menor exceso posible, es decir que si la proyección vertical de la carga es rectangular, el menor de sus lados deberá acomodarse en el sentido del ancho y el mayor en el sentido del largo.

7.1.2. Podrá transportarse más de una carga en el sentido del ancho siempre que el ancho resultante de la suma de los anchos de las cargas no exceda el ancho del vehículo.

7.1.3. Podrán transportarse varias cargas en sentido de la altura siempre que la altura resultante de la suma de las alturas no exceda los CUATRO METROS CON SESENTA CENTIMETROS (4,60 m) para el caso de la maquinaria agrícola transportada sobre carretón agrícola y de los CUATRO METROS CON SETENTA CENTIMETROS (4,70 m) para el caso de los vehículos que transportan otros vehículos sobre sí, en ambos casos, medidos desde el piso. *(Subapartado sustituido por art. 1° de la [Resolución N° 118/2019](#) del Ministerio de Transporte B.O. 01/03/2019)*

7.1.4. Podrán transportarse varias cargas en el sentido del largo siempre que este largo total no produzca una saliente ni exceda el largo permitido para ese tipo de vehículo: TRECE METROS CON VEINTE CENTIMETROS (13,20 m) el camión o DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTIMETROS (18,60 m) el semirremolque.

7.2. Permisos para Vehículos convencionales.

7.2.1. Los vehículos convencionales (camión y semirremolque) podrán transportar las siguientes cargas:

7.2.1.1. Cargas indivisibles con respecto al ancho en vehículos convencionales, la carga no podrá exceder el TREINTA POR CIENTO (30%).

7.2.1.2. Cargas indivisibles con respecto a la altura que estando colocadas sobre la plataforma del vehículo no excedan los CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de altura, medidos desde el piso.

7.2.1.3. Cargas con simultaneidad de exceso (siempre y cuando se trate de cargas, indivisibles en ambos sentidos) y que no superen los valores de altura y ancho definido en los apartados anteriores y hasta DOS METROS (2 m) de saliente en la parte trasera.

7.2.1.4. Se permitirá, sin autorización especial, saliente delantera, siempre y cuando no supere el plano vertical que contiene el paragolpe delantero.

7.2.2. Acoplados: en el único caso en que se podrá autorizar exceso de largo, es para la circulación de obradores - vivienda, casas rodantes, o laboratorios móviles siempre y cuando en su interior no se transporten cargas ni personas.

7.2.3. Los equipos convencionales cuyo conjunto de vehículo más carga no superen los CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de altura y el TREINTA POR CIENTO (30%) del ancho, requerirán de un permiso de la autoridad competente.

7.3. Cargas indivisibles con exceso de largo.

7.3.1. Clasificación de las cargas, dimensiones y excesos permitidos para cada tipo de vehículo:

7.3.1.1. Camión simple: podrá transportar cargas con hasta UN METRO (1 m) de saliente, sin permiso pero con el señalamiento que establece la presente reglamentación.

7.3.1.2. Semirremolque: podrá transportar cargas con hasta UN METRO (1 m) de saliente, en las condiciones que establece la presente reglamentación, sin permiso y hasta DOS METROS (2 m) de saliente con permiso.

7.3.1.3. Semirremolque extensible: extendido podrá medir hasta VEINTICINCO METROS (25 m) y se permitirá una saliente en voladizo de hasta CINCO METROS (5 m) con paragolpe telescópico que cubra la saliente, totalizando TREINTA METROS (30 m) entre paragolpes extremos.

7.3.1.4. Semirremolque extensible más boggie (como paragolpe) podrá transportar una carga con saliente hasta SIETE METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (7,50 m) consecuentemente, una longitud total entre paragolpes extremos iguales a TREINTA Y DOS METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (32,50 m). En este caso el boggie cumple solamente la función de paragolpe.

7.3.1.5. Tractor (camión) vinculado a un boggie fijo exclusivamente para cargas autoportantes, hasta TREINTA Y UN METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (31,50 m) entre extremos de paragolpes. En este caso la carga se apoya sobre el tractor y sobre el boggie.

7.3.1.6. Tractor y boggie semidireccional, exclusivamente para cargas autoportantes, hasta TREINTA Y SIETE METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (37,50 m) entre paragolpes extremos.

7.3.2. Simultaneidad de excesos (siempre y cuando se trate de cargas indivisibles en ambos sentidos).

7.3.2.1. Saliente delantera: no se permitirá ninguna saliente delantera que atraviese el plano vertical que contiene al paragolpe delantero.

7.3.2.2. Se autorizará el transporte de cargas indivisibles de hasta TRES METROS (3 m) de ancho cuando el largo no supere los VEINTISEIS METROS CON DIEZ CENTIMETROS (26,10 m) entre paragolpes extremos.

7.3.2.3. Para el caso de los equipos con boggie semidireccional se autorizará hasta TRES METROS (3 m) de ancho para cargas cuyo largo total (vehículo cargado) no supere los VEINTIOCHO METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (28,50 m) entre paragolpes extremos.

7.3.2.4. Exceso de altura y largo simultáneamente. Sobre los vehículos con exceso de largo se permitirá hasta CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de altura siempre y cuando no existan en el itinerario a recorrer, puentes o estructuras de cualquier tipo cuyo gálibo sea inferior.

7.3.3. Circulación.

7.3.3.1. Los vehículos con exceso de largo deben circular por el carril derecho. En los casos en que deban superar la existencia de obstáculos o vehículos estacionados deben efectuar la maniobra haciendo las señales correspondientes con tiempo suficiente y respetando la prioridad de los otros vehículos.

7.3.3.2. Cuando la longitud total del vehículo cargado sea superior a los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (20,50 m), podrán circular exclusivamente durante las horas de luz solar desde la hora “sol sale” hasta la hora “sol se pone”.

7.3.4. Velocidad de circulación:

7.3.4.1. Los vehículos de hasta TREINTA METROS (30 m) de largo podrán circular por tramos rectos y por autopistas hasta una velocidad máxima de OCHENTA KILOMETROS POR HORA (80 km./h).

7.3.4.2. Los vehículos de más de TREINTA METROS (30 m) de largo o con simultaneidad de excesos deben circular a una velocidad precautoria máxima de SESENTA KILOMETROS POR HORA (60 km./h).

7.3.5. Señalamiento.

7.3.5.1. Las unidades que tengan saliente trasera, deben llevar en la parte posterior de la saliente, una bandera 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.

7.3.5.2. Cuando la saliente tenga más de DOS METROS (2 m) de ancho deberá llevar DOS (2) banderas, una en cada extremo posterior de la carga, de características idénticas a las mencionadas en el apartado

7.3.5.1.

7.3.5.3. Cuando la longitud total del equipo cargado sea superior a los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (20,50 m) deberá colocarse en la parte posterior del vehículo un cartel rígido retrorreflectivo de DOS METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (2,50 m) de ancho por UN METRO (1 m) de altura correctamente sujeto,

de modo de mantener en todo momento la posición vertical (perpendicular a la Ruta), con la siguiente leyenda:

PRECAUCION DE SOBREPASO

LARGOm

La inscripción será sobre fondo blanco en letras negras de QUINCE CENTIMETROS (15 cm) de altura como mínimo, indicando en cada caso el largo del vehículo de que se trata.

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

7.3.5.4. Los vehículos a partir de TREINTA METROS (30 m) de largo tengan o no saliente, deben llevar CUATRO (4) banderas de CINCUENTA CENTIMETROS (50 cm) por SETENTA CENTIMETROS (70 cm), de las mismas características que en los casos anteriores, que se colocarán en las partes más salientes delanteras y traseras.

7.3.5.5. Todos los elementos de señalamiento deben estar en perfecto estado de conservación.

7.3.6. Definiciones.

7.3.6.1. Semirremolque extensible.

Es un equipo formado por un tractor y un semirremolque cuyo chasis tiene un corte en su playa en un punto intermedio que permite desplazar ambas partes separándolas para aumentar su longitud.

Está construido con DOS (2) vigas telescópicas en “U” o cajón doble “T”. Este vehículo se utiliza para el transporte de cargas apoyadas.

Cuando circula vacío debe hacerlo sin extenderse y sin superar los DIECIOCHO METROS CON SESENTA CENTIMETROS (18,60 m) de largo total. En este caso, puede circular de noche y sin permiso.

7.3.6.2. Paragolpe Telescópico.

Es un paragolpe solidario con DOS (2) vigas que tiene la posibilidad de extenderse telescópicamente y reúne las mismas condiciones requeridas para los paragolpes de los vehículos convencionales. Este paragolpe deberá estar colocado en la posición “sin extender” para circular vacío o con carga convencional.

7.3.6.3. Boggie Fijo.

Se utiliza exclusivamente para cargas autoportantes. Está constituido por una plataforma de carga soportada por un conjunto de DOS (2) ejes con ruedas duales que se vincula a la plataforma de carga del equipo tractor por medio de TRES (3) cables de acero de DOCE MILIMETROS (12 mm) de diámetro como mínimo, DOS (2) de los cuales se colocan en los extremos laterales y uno en el centro tomado desde la lanza.

El Boggie debe poseer además sistema de frenos e instalación eléctrica, luces de posición, de giro y de freno.

La carga que se apoya sobre la plataforma del camión y sobre el Boggie, debe estar vinculada a ambas plataformas (Camión y Boggie) mediante cables de acero o elementos equivalentes que permitan la sujeción efectiva para evitar su vuelco o su desplazamiento.

7.3.6.4. Cureña.

Se le da el mismo tratamiento que al Boggie Fijo. Se emplea exclusivamente para cargas autoportantes. En este tipo de unidades el cable de acero se reemplaza por DOS (2) tubos de acero telescópicos, de diámetro exterior mínimo de CIENTO TRECE MILIMETROS (113 mm) y pared de NUEVE MILIMETROS (9 mm).

7.3.6.5. Boggie Semidireccional.

El equipo está constituido por la plataforma soportada por DOS (2) ejes simples de ruedas duales que se vincula al tractor por medio de cables de acero igual que el Boggie Fijo. La diferencia entre ambos tipos de Boggies radica en que este puede girar su eje delantero que es móvil y está vinculado a la plataforma de un plato giratorio similar al del eje delantero de un acoplado convencional.

La plataforma se ubica en la parte superior y en esta apoya la carga sobre un segundo plato giratorio, el cual comanda el eje delantero móvil, independizando el movimiento de la carga del giro del Boggie.

Debe poseer un dispositivo que permita el accionamiento manual (cilindro hidráulico).

El Boggie debe vincularse al tractor por cables de las mismas características que los del Boggie Fijo y también debe vincularse la carga al tractor y al Boggie.

En el apartado 7.3.9. se incluye la metodología para la comprobación de las características de un Boggie semidireccional.

7.3.7. Los vehículos comprendidos en el apartado 7.3.1. requerirán de la autoridad competente, un permiso para circular.

Cuando el vehículo transporte cargas idénticas, el permiso será otorgado por un plazo de DOCE (12) meses.

7.3.8. Los vehículos permisionados de acuerdo al apartado anterior podrán ser utilizados en todas las posibilidades de longitud y carga para las que están dotados técnicamente según el apartado 7.3. y la reglamentación correspondiente.

7.3.9. Método de Verificación del Boggie Semidireccional.

7.3.9.1. Partiendo de la posición “0” del Boggie (ver esquemas), se tomarán las siguientes medidas:

- 1) Distancia entre ejes delantero y trasero (DG) por ambos costados del Boggie. Ambas deben coincidir. (DG) debe ser igual a 250 cm +/- 2 cm.
- 2) Medir la altura entre la línea que une los centros de ejes y centro del extremo de la plataforma (d). Ambos lados deben coincidir. (d) debe ser igual a 100 cm +/- 1 cm.
- 3) Medir la distancia entre el centro de eje trasero y centro de la plataforma (X2). Ambos. lados deben coincidir, X2 debe ser igual a 160 cm +/- 2,50 cm.

7.3.9.2. En la posición “1” del Boggie (ver esquemas):

- 1) Girar la plataforma hasta obtener una nueva distancia entre ejes igual a (DG - 6 cm = 244 cm +/- 2 cm) de un costado del Boggie. (X1)
 - 2) En este costado medir nuevamente X2.
- X2 debe ser igual a 135 cm +/- 2,5 cm.

RESUMEN OPERATIVO:

POSICION “0”	DG	=	250 +/- 2 cm.
	“d	=	100 +/- 1 cm.
	“X2	=	160 +/- 2,5 cm.
POSICION “1”	“X1	=	DG – 6 cm. = 244 +/- 2 cm.
	“X2	=	135 +/- 2,5 cm.

Valores extremos admisibles para

X2	Max. 137,5 cm.
	Min. 132,5 cm.

Si X2 se encuentra comprendido entre los valores admisibles se considera Boggie semidireccional.

EXCEPCIONES:

La presente norma se limita a un Boggie “tipo” con las medidas y tolerancias siguientes:

DG	=	250 +/- 2 cm.
----	---	---------------

d	=	100 + / - 1 cm.
X2	=	160 + / - 2,5 cm.

Para los casos en que el Boggie posea dimensiones diferentes de las del Boggie “tipo” se analizará cada caso en particular en base a la aplicación del Abaco que figura a continuación.

PROCEDIMIENTO:

- a) Medir distancia entre ejes.
- b) Medir altura.
- c) Girar la plataforma hasta obtener $X1 = 0,987$ que corresponda a $RG = 100$ m.
- d) Medir X2.
- e) Girar la plataforma hasta obtener $X1 = 0,975$ que corresponda a $RG = 50$ m.
- f) Medir X2.
- g) Entrando en el gráfico (Abaco) con la distancia DG (cm) y altura d (cm) determinar los valores admisibles para X2.
- h) Comparar los valores X2 medidos con los X2 admisibles que surgen del Abaco.

7.4. Vehículos que transportan cargas excepcionales (carretones).

7.4.1. Vehículos especiales de dimensiones convencionales, configurados con ejes convencionales y plataforma baja; podrán circular con un peso máximo total de CUARENTA Y CINCO TONELADAS (45 t) y/o con un ancho del conjunto vehículo más carga de hasta el CINCUENTA POR CIENTO (50%) del ancho del vehículo. Requerirán permiso para circular cargados por cada viaje a realizar.

7.4.2. Vehículos especiales con ejes de ruedas múltiples (distribuidas en forma distintas a las duales) de CUATRO (4) a OCHO (8) ruedas por eje; podrán circular con cargas excedidas en sus dimensiones y podrán transmitir a la calzada un peso de UNA TONELADA CON OCHOCIENTOS KILOGRAMOS (1.8 t), por rueda. Requerirán permiso para circular, vacíos o cargados.

7.4.3. Vehículos especiales con otras configuraciones de ejes y/o más de OCHO (8) ruedas. Podrán transportar cargas indivisibles con exceso de peso o de dimensiones, según el caso, en las condiciones que la autoridad competente determine al respecto. Cuando por causas especiales se autorice la circulación con exceso de peso por eje, deben abonar el canon correspondiente al ente vial o a los concesionarios viales

según corresponda.

8. Casos Especiales.

8.1. Pesos admitidos para los vehículos que transitan en época invernal o con nevadas en zona cordillerana o aledaña a la misma delimitada y señalizada por la autoridad competente.

8.2. Se admitirá, únicamente para el caso del apartado anterior, un peso máximo en el eje motriz exclusivamente, de DOCE TONELADAS (12 t). La franquicia precedente se otorgará desde el lugar de origen, a cuyo efecto el transportista deberá acreditar fehacientemente el destino y efectuar el pago de la sobretasa correspondiente.

ARTICULO 54. — TRANSPORTE PÚBLICO. En el servicio de transporte urbano regirán, además de las normas del artículo anterior, las siguientes reglas:

a) El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas;

b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada;

c) Entre las 22 y 6 horas del día siguiente y durante tormenta o lluvia, el ascenso y descenso debe hacerse antes de la encrucijada que el pasajero requiera, aunque no coincida con parada establecida. De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida (embarazadas, discapacitadas, etc.), que además tendrán preferencia para el uso de asientos;

d) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y junto a ella, de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha;

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

ARTICULO 55. — TRANSPORTE DE ESCOLARES. En el transporte de escolares o menores de 14 años, debe extremarse la prudencia en la circulación y cuando su cantidad lo requiera serán acompañados por una persona mayor para su control. No llevarán más pasajeros que plazas y los mismos serán tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos.

Los vehículos tendrán en las condiciones que fije el reglamento sólo asientos fijos, elementos de seguridad y estructurales necesarios, distintivos y una adecuada salubridad e higiene.

Tendrán cinturón de seguridad combinados e inerciales, de uso obligatorio en todos los asientos del vehículo.

ARTICULO 56. — TRANSPORTE DE CARGA. Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

a) Estar inscriptos en el registro de transportes de carga correspondiente.

b) Inscribir en sus vehículos la identificación y domicilio, la tara, el peso máximo de arrastre (P.M.A.) y el tipo de los mismos, con las excepciones reglamentarias.

c) Proporcionar a sus choferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación.

d) Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades, en los casos y forma reglamentada.

e) Transportar la carga excepcional e indivisible en vehículos especiales y con la portación del permiso otorgado por el ente vial competente previsto en el artículo 57.

f) Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria.

g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de sujeción que cumplan las condiciones de seguridad reglamentarias y la debida señalización perimetral con elementos retrorreflectivos.

h) Cuando transporten sustancias peligrosas: estar provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios, ser conducidos y tripulados por personal con capacitación especializada en el tipo de carga que llevan y ajustarse en lo pertinente a las disposiciones de la ley 24.051.

ARTICULO 57. — EXCESO DE CARGA. Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública, y bajo su exclusiva responsabilidad, de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitidos.

Cuando una carga excepcional no pueda ser transportada en otra forma o por otro medio, la autoridad jurisdiccional competente, con intervención de la responsable de la estructura vial, si juzga aceptable el tránsito del modo solicitado, otorgará un permiso especial para exceder los pesos y dimensiones máximos permitidos, lo cual no exime de responsabilidad por los daños que se causen ni del pago compensatorio por disminución de la vida útil de la vía.

Podrá delegarse a una entidad federal o nacional el otorgamiento de permisos.

El transportista responde por el daño que ocasione a la vía pública como consecuencia de la extralimitación en el peso o dimensiones de su vehículo. También el cargador y todo el que intervenga en la contratación o prestación del servicio, responden solidariamente por multas y daños. El receptor de cargas debe facilitar a la autoridad competente los medios y constancias que disponga, caso contrario incurre en infracción.

ARTICULO 58. — REVISORES DE CARGA. Los revisores designados por la autoridad jurisdiccional podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si se cumple, respecto de ésta, con las exigencias de la presente y su reglamentación.

La autoridad policial y de seguridad debe prestar auxilio, tanto para parar el vehículo como para hacer cumplir las indicaciones de ello.

No pueden ser detenidos ni demorados los transportes de valores bancarios o postales debidamente acreditados.

ARTICULO 61. — VEHICULOS DE EMERGENCIAS. Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su

misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión de que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver.

Sólo en tal circunstancia deben circular, para advertir su presencia, con sus balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido requiriera extraordinaria urgencia.

Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance para facilitar el avance de esos vehículos en tales circunstancias, y no pueden seguirlos.

La sirena debe usarse simultáneamente con las balizas distintivas, con la máxima moderación posible.

Estos vehículos tendrán habilitación especial y no excederán los quince (15) años de antigüedad, excepto en el caso de autobombas, móviles de los cuerpos de bomberos y vehículos afectados a las fuerzas armadas y de seguridad cuyos vehículos podrán exceder dicho período siempre que cuenten con la revisión técnica obligatoria otorgada por autoridad competente.

NORMATIVA DE LA CIUDAD DE CRESPO PARA TAXIS Y REMISES

En la Ciudad de Crespo ante la necesidad de:

- Actualizar la normativa que regula el Servicio Público de Transporte, teniendo en cuenta el aumento de los vehículos que se dedican a tal actividad en la ciudad de Crespo
- Ordenar el estacionamiento de dichas unidades en las calles de la Ciudad
- Identificar a estos vehículos y su conductor
- Fijar un horario en el cual estará limitado el número de coches afectados como taxis o remises estacionados en el micro centro de la ciudad
- Aplicar un criterio de las condiciones de seguridad que debe tener el rodado afectado al servicio público fue sancionada la ORDENANZA MUNICIPAL Nº 35/12 que regula el Autotransporte Público de Pasajero de Taxis y Remis de la ciudad de Crespo, versando lo siguiente:

ARTICULO 1º.- Modifícase el artículo 6º inciso e) de la Ordenanza Nº 05/03 que regula el autotransporte público de pasajeros conocidos como Taxi o Remis de la ciudad de Crespo, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"e) Contar con un espacio interno para el estacionamiento de las unidades afectadas al servicio. Si no se contare con dicho espacio el local podrá ser igualmente habilitado, con derecho a estacionar en la vía pública con carácter exclusivo dos móviles frente a la agencia, el resto de los móviles deberán ser estacionados fuera del Área del Microcentro delimitada por las calles Humberto

Seri, Avda. Independencia, Güemes y Otto Sagemüller. La limitación establecida en el presente artículo regirá de siete (7) horas a veintiuna (21) horas, de lunes a sábados”

ARTICULO 2º.- Modifícase el Artículo 7º de la Ordenanza Nº 05/03 incorporándose los incisos g) y h) que quedarán redactados de la siguiente manera:

“g) Todos los vehículos deberán llevar la Oblea Identificadora externa, cuya característica se establecerá por vía de reglamentación, que le proveerá la Dirección de Seguridad Urbana y Vial, una vez culminados los trámites de habilitación del mismo, exhibida en cada una de las puertas delanteras del vehículo”.

“h) Los vehículos deberán contar, para la correcta identificación por parte del pasajero, de quien es el conductor y el rodado en el que viaja, para lo cual se establece una oblea que se fijará en el interior del vehículo y a la vista del pasajero, la que se determinará por vía de reglamentación”.

ARTICULO 3º.- Modifícase el artículo 10 de la Ordenanza Nº 05/03, el que quedará redactado de la siguiente manera: “La autoridad de aplicación de esta Ordenanza será la Secretaría de Gobierno”.

ARTICULO 4º.- Incorporar como artículo 7º Bis, el siguiente texto: “Establecer la obligatoriedad de que los vehículos afectados al servicio público que regula la presente Ordenanza deberán contar con la Verificación Técnica Vehicular, la que será obligatoria a partir del 01 de enero de 2013 y renovarse cada año calendario, la que vencerá el día 15 de febrero, con la excepción de aquellos vehículos que se incorporen al servicio como cero kilómetro, a los cuales la Verificación Técnica Vehicular, será exigible a partir del tercer año.- Los rodados con más de Diez (10) años de antigüedad, deberán realizar la Verificación Técnica vehicular cada seis (6) meses.

ARTICULO 5º.- Comuníquese, publíquese, archívese, etc.-

NORMATIVA DE LA CIUDAD DE CRESPO PARA EL TRANSITO PESADO

Lugar por donde deben circular. Prohíbese la circulación y estacionamiento en el radio pavimentado de vehículos automotores de más de tres (3) toneladas o que usen rodado de la medida 8.25 x 20 o mayor, sea esta simple o dual, con las siguientes excepciones:

a.- carga y descarga de mercaderías en la vía pública, en los horarios de 0 8 horas y de 13 a 15 horas.

b.- entrada a talleres mecánicos, siempre que se trate de talleres especializados en automotores pesados para transporte y / o carga.

c.- por las siguientes calles pavimentadas:

-Acceso Presidente Dr. Raúl Alfonsín, 9 de Julio, Entre Ríos (desde 9 de Julio hasta Ramírez), Ramírez (desde Entre Ríos hasta Los Polvorines), San Arnoldo Janssen, Misiones (desde San Arnoldo Janssen hasta Acceso Dr. Raúl Alfonsín), Rivadavia (desde Los Polvorines hasta Entre Ríos), Otto Sagemüller (desde Moreno hasta Irigoyen), Los Polvorines (desde Rivadavia hasta Ruta Racedo).-

-Acceso Presidente General Juan Domingo Perón (tomando por Avda. Los Constituyentes hasta Avda. Independencia), Avda. Independencia (desde vías del Ferrocarril Mesopotámico Sociedad Anónima hasta 1º de Mayo).-

-Avenida 3 de Febrero (desde Avda. Independencia hasta Avda. Belgrano), Moreno (desde Ramírez hasta Otto Sagemüller y desde Humberto Seri hasta 3 de Febrero), Hipólito Yrigoyen (desde Ramírez hasta Humberto Seri), avda. Humberto Seri (desde Belgrano hasta Avda. Independencia), Estrada (desde Avda. Humberto Seri hasta Rivadavia), Urquiza (desde Avda. Belgrano hasta Güemes), Güemes (desde Carbó hasta Urquiza), Carbó (desde Avda. Belgrano hasta Entre Ríos), Rodríguez Peña (desde Ramírez hasta San Martín) y Mitre (desde Ramírez hasta Rivadavia).

d.-en caso de aprovisionamiento de combustibles en estaciones de servicio de la planta urbana, los camiones deben circular sin acoplado y / o semi remolque.-

ESTACIONAMIENTO (excepciones y permiso municipal para dormir c/oblea, Acoplados)

Se encuentra prohibido el estacionamiento de camiones y acoplados en el radio pavimentado de la planta urbana, los que sólo podrán estacionar en:

- a) Calles no pavimentadas.-
- b) Sobre terrenos ubicados en calles no pavimentadas siempre y cuando el terreno cuente con un lugar exclusivamente destinado a su ingreso a fin de evitar daños en veredas y / o cordón cuneta construidos.-
- c) En la Playa municipal de estacionamiento para camiones destinada a tal fin.-

PROHIBICION Prohíbese estacionar camiones y / o acoplados y / o semirremolques frente a la cuadra por donde ingresan y egresan niños a las distintas escuelas de nuestra ciudad, en días hábiles escolares, en horarios de 7.00 a 19.00 horas.

PROHIBASE LA CIRCULACION DE VEHICULOS DE GRAN PORTE DURANTE: los sábados, domingos y feriados en las calles: San Martín (desde Avda. Independencia hasta Entre Ríos), Otto Sagemüller (desde Entre Ríos hasta Hipólito Yrigoyen), Moreno (desde Otto Sagemüller hasta 25 de Mayo), Sarmiento (desde Otto Sagemüller hasta 25 de Mayo), Güemes (desde Otto Sagemüller hasta 25 Mayo), y 25 de Mayo (desde Moreno hasta Güemes).-

LA PROHIBICION a que se refiere el párrafo anterior regirá desde las 18.00 horas del día Sábado hasta las 02.00 horas del día Lunes, y en día feriado desde las 22.00 horas del día anterior, si fuera hábil, hasta las 01.00 del día posterior al feriado.-

PROHIBASE el estacionamiento de acoplados o remolques en las calles de la Ciudad durante horas o días inhábiles.-

PERMISO MUNICIPAL: previa autorización expresa del Departamento Ejecutivo, la que se extenderá en forma anual, los interesados podrán concurrir a la Oficina de Inspección General solicitando el permiso especial correspondiente para estacionar exclusivamente con chasis limpio y vacío, sobre calles pavimentadas, únicamente en el horario de 22 a 10 horas. El interesado deberá consignar los datos del vehículo, chofer o conductor habitual y lugar de estacionamiento pretendido y se le otorgará una oblea que deberá ser exhibida ante el requerimiento de la autoridad de aplicación.

NORMATIVA PARA VEHICULOS ESPECIALES EN LA CIUDAD DE CRESPO

QUEDA PROHIBIDO: la circulación de maquinaria agrícola, dentro del radio urbano, con las siguientes excepciones:

- a.- entrada a talleres mecánicos

Con relación a las fumigadoras terrestres, en caso de hacer uso de cualquiera de las excepciones previstas anteriormente, las mismas deberán hacerlo sin carga, limpias y sin picos pulverizadores.

ESTACIONAMIENTO: prohíbese el estacionamiento de este tipo de vehículos sobre calles pavimentadas, los que sólo podrán estacionar en:

- a).- calles no pavimentadas
- b).- sobre terrenos ubicados en calles no pavimentadas siempre y cuando el terreno cuente con un lugar exclusivamente destinado a su ingreso a fin de evitar daños en veredas y / o cordón cuneta construídos.

Respecto de las fumigadoras terrestres será obligatorio el cumplimiento de las exigencias expuestas referentes a su prohibición de circulación.

Quedan exceptuados de las disposiciones referentes a vehículos especiales las maquinarias y vehículos que circulen por cuenta de los concesionarios existentes en la Ciudad.

ARTICULO 62 Ley Nacional de Tránsito 24449— 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 LL

NORMAS PARA LA CIRCULACIÓN DE MAQUINARIA AGRÍCOLA

La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, son los organismos nacionales competentes facultados para modificar y disponer las normas relativas al presente ANEXO. Las presentes disposiciones resultan de aplicación a la totalidad de equipos que conforman la maquinaria agrícola utilizada para el cultivo del suelo y recolección de sus productos.

1.- Definiciones:

1.1. Maquinaria Agrícola:

1.1.1 Maquinaria Agrícola Arrastrada: Es un equipo remolcado por una Unidad Tractora que se utiliza en las tareas agrarias, incluyendo accesorios, acoplados o trailers y carretones específicamente diseñados para el transporte de máquinas agrícolas o parte de ellas.

1.1.2 Maquinaria Agrícola Autopropulsada: Es un equipo con capacidad de tracción y arrastre que circula por sus propios medios, de uso para tareas agrícolas.

1.2. Unidad Tractora:

1.2.1 Unidad Tractora Agrícola. Es la maquinaria agrícola autopropulsada que tracciona un tren agrícola con capacidad de arrastre suficiente según corresponda a su configuración.

1.2.2 Unidad Tractora Camión. Es el vehículo de carga que tracciona la maquinaria agrícola arrastrada, con capacidad de remolque suficiente, según corresponda a su configuración.

1.3. Tren Agrícola: Conjunto formado por una unidad tractora agrícola y los acoplados remolcados, con excepción del carretón agrícola.

1.4. Carretón Agrícola: Es el vehículo semirremolque o acoplado de configuración especial, arrastrado por una Unidad Tractora Camión, cuya plataforma deprimida permite el transporte de maquinaria agrícola excedida en altura, ancho y longitud, disminuyendo la capacidad de vuelco y/o de choque en altura, con las medidas previstas en el apartado "3. Dimensiones" del presente Anexo.

1.5. Unidad de Trabajo Agrícola. Es la suma de los largos de las cargas que se transportan en carretón agrícola.

2.- Condiciones para la circulación:

2.1. Se realizará exclusivamente durante las horas de luz solar, desde la hora "sol sale", hasta la hora "sol se pone".

2.2. Deben utilizar la zona de camino cuando se encuentre autorizada para su uso por la autoridad vial o de tránsito competente.

2.3. El tren agrícola deberá utilizar caminos terciarios o auxiliares, cuando éstos estén en condiciones de circular, con preferencia a los pavimentados.

2.4. El tren agrícola deberá circular por el extremo derecho de la calzada, próximo a la banquina, de modo de no ocupar la circulación el carril opuesto, salvo en aquellos casos donde la estructura vial no lo permita, debiendo detenerse periódicamente para permitir el adelantamiento de los vehículos que se hayan acumulado detrás y/o adoptar las medidas de seguridad que el ente vial competente disponga.

2.5. El Tren Agrícola debe mantener una distancia no inferior a DOSCIENTOS METROS (200 m) con el vehículo o formación precedente.

2.6. Para la circulación deberán ser desmontadas todas las partes removibles de la maquinaria, de manera de disminuir a un mínimo posible el riesgo para la circulación, minimizando el ancho de la maquinaria, salvo que la circulación con la misma no exceda las dimensiones máximas permitidas. En el caso de maquinaria transportada sobre carretón agrícola, la misma debe estibarse de manera que se minimice ancho y reduzcan roturas o riesgos viales.

2.7. Las unidades tractoras de tipo utilitario, colectivo casilla, casa rodante autocomandada o camión monotolva sólo pueden ser unidades tractoras de un tren agrícola siempre que cuenten con capacidad de arrastre suficiente, según corresponda a su configuración.

2.8. Está prohibido:

- a) Circular durante oscurecimiento por tormenta, cuando llueva, haya neblina o niebla, nieve, humo, granizo o cualquier otro fenómeno que pudiera entorpecer la visibilidad.
- b) Estacionar sobre la calzada, sobre la banquina o en aquellos lugares de riesgo donde se dificulte o se impida la visibilidad a otros conductores, en caso de fuerza mayor o desperfecto deberá instalar la pertinente señalización.
- c) Circular por el centro de la calzada, salvo en los caminos auxiliares. d) Efectuar sobrepasos para el caso de tren agrícola, salvo casos de obstrucción.
- e) Circular por autopistas y/o autovías en el caso del Tren Agrícola o de la Maquinaria Agrícola Autopropulsada.
- f) Para el caso del tren agrícola ingresar en zona urbana, salvo vías destinadas específicamente para ello.
- g) Ocupar la calzada opuesta con la carga completa, salvo en caminos angostos, con la pertinente señalización.
- h) Acoplar cualquier tipo de maquinaria agrícola detrás del carretón agrícola.

2.9. Circulación con vehículo guía para maquinaria con exceso de dimensiones:

- a) En los casos en que se deba invadir la calzada opuesta, el vehículo guía deberá actuar controlando el tránsito de manera de alertar a los conductores que circulan por allí de la presencia del carretón agrícola.
- b) La unidad tractora camión y su guía no podrán formar parte de trenes agrícolas, ni serán considerados como tales, debiendo circular separados a QUINIENTOS METROS (500 m) de

distancia de otros vehículos especiales o maquinaria agrícola. Por cada formación con exceso de dimensiones se requerirá un vehículo guía.

2.10. Libre circulación El carretón agrícola podrá circular libremente vacío o cargado con las siguientes medidas: VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m) de largo con la rampa trasera del carretón plegada (vertical), DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m) de ancho máximo y CUATRO METROS CON TREINTA CENTÍMETROS (4,30 m) de altura, con la rampa posterior plegada y peso conforme la normativa vigente.

3.- Dimensiones.

El tipo de unidades que conforman un tren agrícola o aquellas que son transportadas sobre carretón podrán establecerse por vía reglamentaria y combinarse de manera indistinta, siempre que se cumpla con lo dispuesto en el presente régimen y que sus dimensiones totales no excedan de las siguientes medidas:

3.1. Largo:

a) Tren Agrícola: hasta VEINTICINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (25,50m).

b) Carretón agrícola: El carretón agrícola vacío o cargado podrá medir hasta VEINTIDOS METROS CON CUARENTA CENTÍMETROS (22,40 m), con la rampa trasera del carretón plegada (vertical). No deberá superar los VEINTICINCO METROS (25 m) de largo total con la rampa trasera desplegada (horizontal o inclinada) entre paragolpe delantero de la unidad tractora camión y paragolpe del carretón agrícola. Las cargas transportadas no producirán salientes traseras más allá del paragolpe desplegado y deberá estibarse en el sentido que produzca el exceso menor en su ancho.

3.2. Alto:

a) Maquinaria Agrícola Autopropulsada y Tren Agrícola: hasta CUATRO METROS CON VEINTE CENTÍMETROS (4,20 m).

b) Maquinaria Agrícola transportada sobre Carretón Agrícola: hasta CUATRO METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (4,60 m), siempre que en el itinerario no existan puentes, pórticos o cualquier obstáculo que impida la circulación "por el borde derecho del camino".

3.3. Ancho:

a) Maquinaria Agrícola Autopropulsada y del tren agrícola: hasta TRES METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (3,60 m), siempre y cuando no invada el carril de circulación opuesto, debiendo circular con un vehículo guía, provisto de baliza eléctrica y dos banderas, cumpliendo las mismas condiciones que las establecidas en el punto 6: "Señalamiento", del presente Anexo, así como para la maquinaria agrícola autopropulsada y/o tren agrícola.

b) Carretón agrícola: hasta DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m).

c) Maquinaria agrícola transportada sobre carretón agrícola, la misma no podrá sobresalir, en ambos laterales, más de un CINCUENTA POR CIENTO (50 %) en total la trocha del carretón, conforme las disposiciones del Apartado 7 del presente Anexo.

3.4 La maquinaria agrícola autopropulsada y/o tren agrícola que invada el carril de circulación opuesto y la comprendida entre TRES METROS CON SESENTA CENTIMETROS (3,60 m) y CUATRO METROS CON TREINTA CENTIMETROS (4,30 m) de ancho deberá ser transportada en carretón agrícola debiendo contar para ello con un permiso especial de la autoridad vial competente, conforme las disposiciones del Apartado 7 del presente Anexo. 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 para su traslado con las normas de la autoridad vial jurisdiccional.

3.5 El peso máximo permitido de cada unidad transportada que compone la Formación Agrícola, se rige por lo dispuesto en el Anexo R del presente régimen y lo que se determine por vía reglamentaria.

4.- Requisitos para el transporte y traslado:

4.1 Tren agrícola:

4.1.1. La unidad tractora agrícola deberá tener freno capaz de hacer detener el tren agrícola a una distancia no superior a TREINTA METROS (30,00 m).

4.1.2. La unidad tractora agrícola deberá tener una fuerza de arrastre suficiente para desarrollar una velocidad mínima de VEINTE KILOMETROS POR HORA (20 km/h) y una máxima de TREINTA KILÓMETROS POR HORA (30 km/h).

4.1.3. La unidad tractora agrícola debe poseer DOS (2) espejos retrovisores planos, uno de cada lado, que le permitan la visión completa hacia atrás y de todo el tren agrícola.

4.1.4. El último equipo arrastrado del tren agrícola debe contar con los paragolpes reglamentarios, pero no necesariamente los tramos intermedios.

4.1.5. Cuando el acoplado sea un elevador de cereales, debe colocarse (a modo de ejemplo) un batán o un acoplado portaherramientas debajo del elevador que cumpla la función de paragolpes. En este caso, el cartel de señalamiento, se colocará en el último equipo arrastrado del tren agrícola.

4.1.6. Los componentes del tren agrícola deben poseer neumáticos reglamentarios. Aquellos que no los posean o representen un riesgo a la seguridad vial se transportarán en carretón o tráiler.

4.1.7. El tren agrícola puede poseer, como máximo, DOS (2) enganches y los mismos debe ser rígidos y con cadenas de seguridad en prevención de cualquier desacople.

4.1.8. La unidad tractora agrícola debe poseer luces reglamentarias, sin perjuicio de la prohibición de circular durante la noche.

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

4.2. Maquinaria agrícola autopropulsada: La maquinaria agrícola que se traslade por sus propios medios sin arrastrar otros equipos tendrán una velocidad máxima de circulación de TREINTA Y CINCO KILÓMETROS POR HORA (35 km/h), salvo en el caso de los equipos pulverizadores, cuya velocidad máxima permitida será de SESENTA KILÓMETROS POR HORA (60 km/h).

4.3 El traslado de las maquinarias agrícolas, tanto en trenes agrícolas como las maquinarias autopropulsadas en unidad, deben contar con el Permiso de Tránsito otorgado por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD en el uso de las rutas nacionales, y bajo la normativa descripta en el Punto 7 del presente Anexo LL.

5.- Requisitos para transporte de maquinaria agrícola en carretón agrícola:

5.1 “Unidades de Trabajo Agrícola”: El carretón agrícola definido en este Anexo LL podrá transportar por cada traslado o viaje, la maquinaria agrícola, sus combinaciones y cantidades, de acuerdo lo establezca la SUBSECRETARÍA DE AGRICULTURA del Ministerio de Agroindustria, y según la normativa que instruya la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD para su transporte.

5.2 La unidad tractora camión deberá tener una fuerza de arrastre suficiente para desarrollar una velocidad mínima de CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (50 km/h) y una máxima de OCHENTA KILOMETROS POR HORA (80 km/h) para circular, y cumplir con los requisitos de relación potencia – peso que se establezcan.

5.3 La maquinaria deberá ser anclada al carretón de manera de garantizar tanto su inmovilidad durante el transporte como su estabilidad al vuelco del vehículo y su carga.

5.4 El peso máximo del equipo cargado no deberá superar los pesos máximos permitidos en el ANEXO R del presente Régimen. En cada caso se deberá presentar una declaración jurada de pesos y dimensiones, al momento de efectuar el trámite de solicitud de Permiso de Circulación.

5.5. Para el uso de la rampa trasera del carretón en forma segura, la misma deberá contar el mecanismo de traba y de seguridad complementario en correcto estado de funcionamiento, conforme sus características de fabricación homologadas por la autoridad competente y verificada por la Revisión Técnica Obligatoria del Carretón Agrícola, de manera de asegurar las cargas transportadas.

5.6. El paragolpes del carretón deberá ser de tipo telescópico y encontrarse en perfecto estado de funcionamiento, de manera de adaptarse al largo que presente la rampa trasera desplegada (horizontal o inclinada), conforme sus características de fabricación homologadas por la autoridad competente y verificada por la Revisión Técnica Obligatoria del Carretón Agrícola.

5.7. La suma de los largos de las cargas (Unidad de Trabajo Agrícola) que se transportan en el carretón agrícola serán inferior o igual a DIECIOCHO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS

(18,50 m). Sobre el pecho del carretón agrícola puede transportarse cargas, siempre y cuando por las características estructurales de fabricación sea admisible, y además su carga no produzca exceso de peso sobre el eje, ni tampoco genere exceso de dimensiones, hasta CUATRO METROS CON DIEZ CENTÍMETROS (4,10 m) de altura y hasta DOS METROS CON SESENTA CENTÍMETROS (2,60 m) de ancho; en éste caso los DIECIOCHO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (18,50 m) de largo máximo de la carga se medirán incluyendo también a aquella que se transporta sobre el pecho del carretón agrícola.

5.8. El traslado de las maquinarias agrícolas sobre carretón agrícola, si no cumple con la normativa definida en el Punto 2.9 “Libre circulación”, debe contar con el Permiso de Tránsito otorgado por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD en el uso de las rutas nacionales, y bajo la 5.9: El transporte en carretón agrícola incluirá la posibilidad de transportar rollos y/o megafardos de pasto y/o alfalfa, a fin de evitar los viajes en vacío, siempre que los mismos no excedan el ancho del carretón, no admitiéndose salientes de la carga y siempre que los rollos y/o megafardos se transporten apoyados dentro del equipo, con la carga debidamente acondicionada y retenida mediante eslingas normalizadas para tal fin, conforme se establezca. La zona afectada a este tipo de carga no podrá superar los QUINCE CON CINCUENTA METROS (15,50 m) de longitud. *(Apartado incorporado por art. 1° de la [Disposición Conjunta N° 1/2019](#) de la Administración General de la Dirección Nacional de Vialidad B.O. 8/5/2019)*

5.10: La Maquinaria Agrícola Autopropulsada, que cuente con un ancho máximo superior a TRES METROS CON SESENTA (3.60 m) y hasta CUATRO METROS CON VEINTE CENTÍMETROS (4,20 m), podrá circular como única unidad, exclusivamente arriba de un carretón-acoplado agrícola de DOS METROS CON OCHENTA (2,80 m) de ancho siempre que dicho itinerario sea menor a CIEN KILÓMETROS (100 Km) y cuente con un Permiso de Circulación otorgado por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, en el cual conste el itinerario autorizado. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD podrá asimismo denegar dicha solicitud en atención a las particulares características de la infraestructura vial involucrada en el recorrido. Los carretones-acoplados agrícolas deberán poseer, para solicitar el Permiso de Circulación la totalidad de los requisitos dispuestos por el presente Anexo, para los carretones agrícolas en general y, en particular, contar con placa patente, póliza del seguro automotor, RUTA y Revisión Técnica Obligatoria. *(Apartado incorporado por art. 2° de la [Disposición Conjunta N° 1/2019](#) de la Administración General de la Dirección Nacional de Vialidad B.O. 8/5/2019)* normativa descripta en el Punto 7 del presente Anexo LL.

6. Señalamiento:

6.1. La unidad tractora debe contar, además de las luces reglamentarias, con UNA (1) baliza intermitente, de color amarillo ámbar, visible desde atrás y desde adelante, preferentemente en el techo y de luces led. Esta podrá reemplazarse por una baliza delantera y otra trasera preferentemente de led cuando desde un punto no cumpla la condición de ser visible desde ambas partes.

6.2 En el caso de tren agrícola o maquinaria agrícola autopropulsada deberán colocarse CUATRO (4) banderas, de tela aprobada por norma IRAM, en los laterales del tren o del carretón,

de manera tal que sean visibles desde atrás y desde adelante, en perfecto estado de conservación, de CINCO CENTIMETROS (5 cm) por SIETE CENTIMETROS (7 cm) como mínimo, a rayas oblicuas de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho, de color rojo y blanco.

6.3 En la parte posterior del último acoplado debe colocarse un cartel de como mínimo DOS METROS (2,00 m) de ancho por UN METRO (1,00 m) de alto, correctamente sujeto, para mantener su posición perpendicular al sentido de marcha en todo momento. El mismo, deberá estar confeccionado sobre un cartel de lona resistente, en material reflectivo, con franjas oblicuas, 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, y correctamente instalado 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 de como mínimo QUINCE CENTIMETROS (15 cm) de altura, deberá contener la siguiente leyenda: PRECAUCION DE SOBREPASO. ANCHO:m. LARGO:m. (Incluyendo las medidas respectivas.) El nivel de retrorreflexión del material se ajustará como mínimo a los coeficientes de la Norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

6.4. En el caso de los vehículos con dimensiones excepcionales (Vehículo Especial), que son transportados sobre carretón agrícola, deberán instalarse cuatro placas de CUARENTA CENTIMETROS (40 cm) de ancho por SESENTA CENTIMETROS (60 cm) de altura en las cuatro salientes de la carga, en material reflectivo con rayas oblicuas blancas y rojas de OCHO CENTIMETROS (8 cm) de ancho cada una. El señalamiento se complementará con CUATRO (4) balizas intermitentes amarillas y/o luces led, instaladas en concordancia con los CUATRO (4) extremos salientes. En la parte posterior del carretón agrícola deberá colocarse un cartel reflectivo de como mínimo DOS METROS (2,00 m) de ancho por UN METRO (1,00 m) de alto, borde rayado con franjas rojas y blancas oblicuas y letras negras, de como mínimo QUINCE CENTIMETROS (15 cm) de altura, conteniendo la leyenda: PRECAUCION AL SOBREPASO: ANCHOm. LARGOm. (Incluyendo las medidas respectivas.) El nivel de retrorreflexión del cartel rígido se ajustará como mínimo a los coeficientes de la norma en IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

6.5. Exclusivamente en aquellos casos en que la Ruta posea un ancho inferior a SIETE METROS (7,00 m) y/o los estudios de ocupación de calzada llevados a cabo por la Dirección Nacional de Vialidad así lo determinen, la unidad tractora agrícola y/o tren agrícola deberá circular acompañado, por delante, por un vehículo guía a una distancia de CINCUENTA METROS (50,00 m). Dicho vehículo guía deberá ser un automóvil o camioneta que circulará portando una baliza amarilla intermitente en su techo preferentemente de led, y las balizas reglamentarias del vehículo permanentemente encendidas. En los cuatro extremos de la formación, conformada por una unidad tractora (camión y/o agrícola) y equipos arrastrados o remolcados, deberán instalarse banderas de CINCUENTA CENTIMETROS (50 cm) POR SETENTA CENTIMETROS (70 cm) como mínimo, a rayas oblicuas rojas y blancas de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) de ancho.

7.- Permisos.

7.1. El permiso tendrá un plazo máximo de validez de CIENTO OCHENTA (180) días, en el caso de maquinarias agrícolas autopropulsada y/o tren agrícola, y de NOVENTA (90) días, en el caso de la unidad tractora camión con carretón agrícola. En ambos casos, durante la vigencia de los

mismos, deberán mantenerse actualizados la totalidad de los requisitos documentales. En caso de detectarse la falta de vigencia de alguno de ellos, implicará el vencimiento automático del Permiso otorgado. Los seguros de responsabilidad civil de cada uno de los elementos que compongan el tren agrícola y/o del tractor con el carretón agrícola, se contratarán por el monto máximo que establezca la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN. El Permiso será extendido por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD cuando se trate de Rutas Nacionales.

7.2. El permiso deberá ser solicitado cuando en cualquiera de los casos exceda las medidas máximas de ancho, alto y largo permitidas en el apartado 2.9 del presente Anexo, pudiendo ser tramitado por el titular o terceros autorizados, debiendo ser firmada una copia del permiso y de la renovación con carácter de declaración jurada. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD arbitrará los medios necesarios para la implementación de medios informáticos expeditivos, a los efectos de simplificar y agilizar la tramitación de los permisos de circulación.

7.3. La totalidad de las maquinarias agrícolas autopropulsadas, las unidades tractoras y los carretones agrícolas deberán acreditar su patentamiento. La unidad tractora camión deberá acreditar su inscripción en el Registro Único de Transporte Automotor (RUTA) o el registro que en el futuro lo reemplace y la unidad tractora agrícola tipo utilitario, colectivo casilla, casa rodante autocomandada o camión monotolva también deberán asimismo estar inscriptas en dicho registro cuando traccionan un tren agrícola.

7.4. El titular del Permiso y/o de las unidades tractoras asume la total responsabilidad por los daños y/o perjuicios que pudiera ocasionar a terceros, sin perjuicio de la responsabilidad que pudiere atribuirse al conductor del vehículo autorizado.

7.5. La autoridad vial jurisdiccional podrá no autorizar la circulación de este tipo de transporte en aquellos casos en que por sus características estructurales, elevados volúmenes de tránsito, o condiciones transitorias o permanentes de la ruta así lo determinen.

7.6. La autoridad de aplicación determinará por vía reglamentaria las condiciones de circulación nocturna para carretones agrícolas que transiten en vacío, estableciendo las medidas específicas pertinentes.

7.7. La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD determinarán por vía reglamentaria los supuestos de excepción y gradualidad, así como también el mecanismo de actualización del régimen establecido en el presente Anexo conforme la tecnología de mercado, situaciones de emergencia o necesidad temporal, y lo dispuesto en el Artículo 2° de la Ley Nº 24.449.

RETENCIÓN PREVENTIVA - Ordenanza municipal 28/11

Art.15, Ordenanza 07/13 Ordenanza 10/17

El agente municipal procederá a la retención preventiva de vehículos, en el caso de verificarse alguna de las siguientes causales:

- 1.-** Conducir en el estado de manifiesta alteración psíquica o de ebriedad o bajo la acción de estupefacientes o con impedimentos físicos que dificulten ostensiblemente el manejo del vehículo y a quienes conduzcan superando los niveles de alcoholemia permitidos.
- 2.-** Conducir sin portar o sin haber obtenido licencia habilitante expedida por autoridad competente.
- 3.-** Conducir estando legalmente inhabilitado para ello.
- 4.-** Comprobarse la falta de faros o luces reglamentarias mínimas.
- 5.-** Comprobarse la falta o deficiencia ostensible de frenos.
- 6.-** Comprobarse la falta o adulteración de chapas patentes o circular sin tener colocadas las chapas patentes otorgadas por el Registro Nacional de la Propiedad Automotor o con placas distintas a las homologadas por la normativa vigente.
- 7.-** Comprobarse la falta de silenciador o alteración del mismo en violación a la reglamentación vigente.
- 8.-** Imposibilidad del conductor de acreditar la titularidad del vehículo, su autorización para conducirlo o su condición de tenedor legítimo del mismo.
- 9.-** "Circular por la vía pública, ya sea en carácter de conductor o acompañante, en moto o ciclomotor sin casco
- 10.-** Realizar destrezas y/o correr picadas en cualquier tipo de vehículo.

Art- 22 Anexo L - SEÑALIZACION VIAL UNIFORME

La vía pública se encuentra señalizada y demarcada conforme a un sistema de reglas de circulación, las cuales se expresan a través de las señales, símbolos y marcas de señalamiento vial. Estas señales son los medios que indican a los usuarios la forma adecuada y segura de circular, y es por ello que deben ser respetadas. Se eligen para las señales los colores más fácilmente identificables y reconocibles rápidamente, tales como el rojo, el amarillo, el verde, el azul, el negro y el blanco

DEMARCACIÓN HORIZONTAL

Este tipo de demarcación se encuentra aplicada sobre el pavimento a fin de regular, advertir, informar y encauzar la circulación y permite obtener resultados que no son posibles de lograr con otro tipo de dispositivos. Los conductores deben tener en cuenta que no se debe circular sobre ellas. Los colores usados para la demarcación de las señales horizontales son el blanco, el amarillo y el rojo

- **Longitudinales a lo largo de la vía:** tienen por función ubicar al conductor dentro de la calzada. Se denominan líneas divisorias de carril o de manos (centrales) y de borde de calzada.
 - **Longitudinales blancas:** separan las corrientes de tránsito de una misma dirección.
 - **Longitudinales amarillas:** separan las corrientes de tránsito en dirección opuesta.
 - **Blancas de trazo intermitente:** Delimitan los carriles de circulación. Tienen carácter permisivo para cambiar de carril.
 - **Continuas blancas o amarillas:** son de carácter restrictivo, no pueden ser cruzadas y no habilitan el cambio de carril.
- Cuando se presentan como líneas dobles (perpendiculares contiguas) indican un máximo riesgo y restricción.
- **Doble línea adyacente con una línea continua y otra discontinua:** indican la

permisión de traspasar por el lado de la línea discontinua y prohíbe el traspaso en sentido contrario. Se encuentran en caminos al comienzo y finalización de zonas con adelantamiento prohibido: cruces, curvas horizontales o verticales.

• **Líneas y marcas transversales:** se utilizan en intersecciones o aproximaciones a las mismas: línea de pare y senda peatonal.

LÍNEAS DE SEPARACIÓN DE LOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN



LÍNEA DE CARRIL



LÍNEA DE CALZADA



LÍNEA DE DETENCIÓN



SENDA PEATONAL



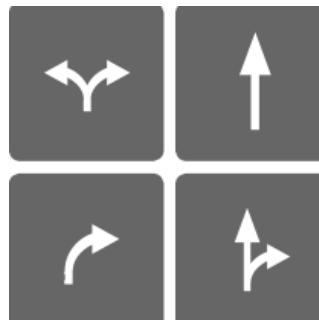
SENDA PARA CICLISTAS



LÍNEAS AUXILIARES PARA REDUCCIÓN DE VELOCIDAD



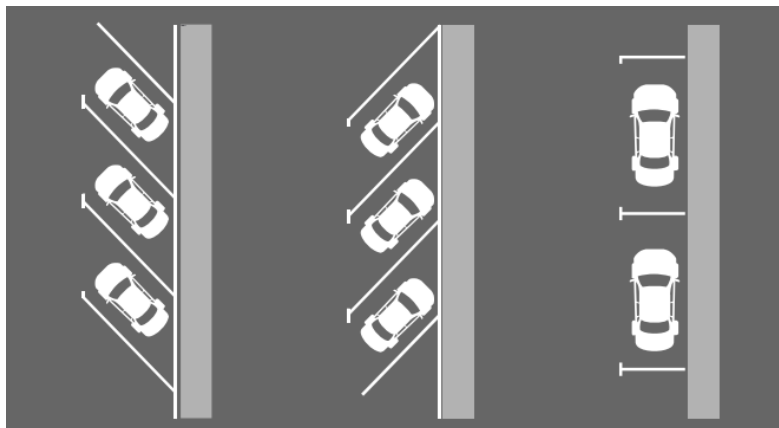
• Las flechas sobre los carriles pueden ser rectas o curvas e indican las direcciones posibles de tomar: seguir en la misma dirección, girar o unitaria (solo para seguir o solo para doblar).



- **Otras marcas horizontales:** cruce ferroviario a nivel, velocidad del carril, líneas vibrantes o sonoras que al ser pisadas por neumáticos producen sonidos audibles. También se completa la marcación con tachas metálicas, cerámicas o retrorreflectivas.



Marcas de estacionamiento: Este tipo de señales son de color blanco e indican la forma correcta en la que se debe estacionar el vehículo: paralelo al cordón, en ángulo o en lugares permitidos.



SEÑALIZACIÓN LUMINOSA

Los semáforos regulan la circulación de vehículos y personas en las intersecciones separando en un punto las distintas corrientes de tránsito que pasan por el mismo sitio. Si bien el sentido común establece que para reducir el número de víctimas se deben instalar más semáforos, sucede que las estadísticas muestran que un alto porcentaje de víctimas fatales se producen en intersecciones con señalización luminosa. Son los conductores y los peatones quienes posibilitan la efectividad de los semáforos.

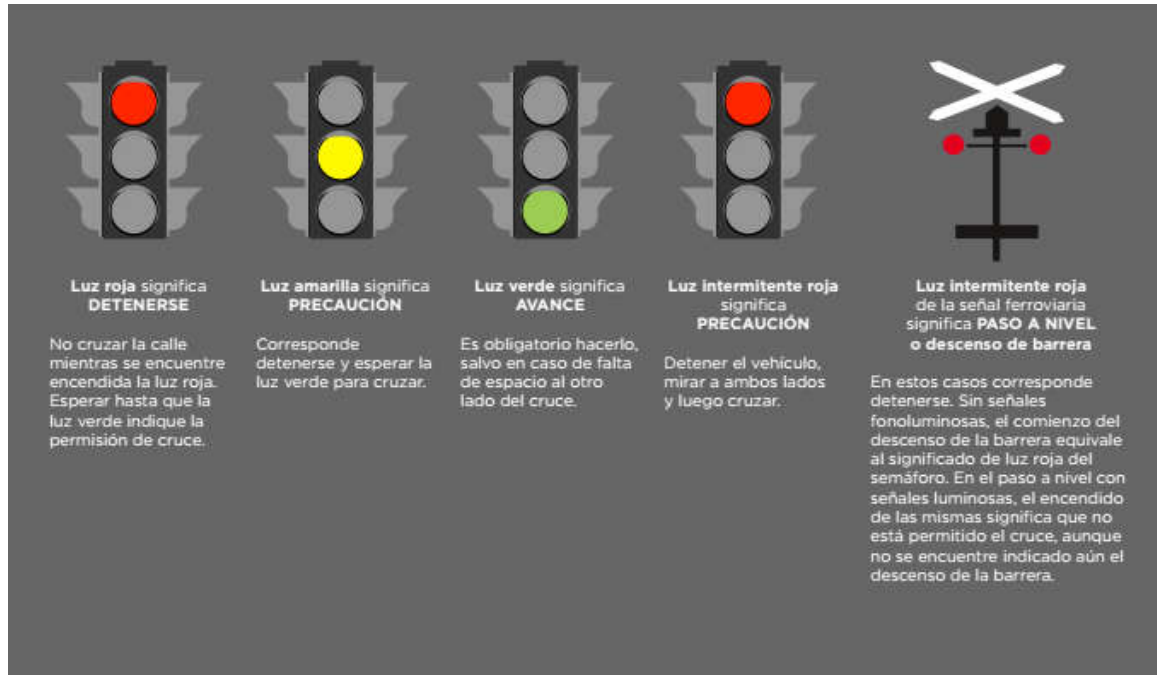
El ciclo de un semáforo es el tiempo total que transcurre hasta que vuelve a aparecer la misma luz con la que se inició el ciclo.

Se utilizan ciclos que varían entre 40 y 130 segundos. Los ciclos cortos minimizan las demoras, pero tienen poca capacidad de cruce. Para volúmenes altos de tránsito se utilizan ciclos largos.

En una intersección de dos arterias se reparte el tiempo total del ciclo, dando luz verde, en forma directamente proporcional al volumen de tránsito y en forma inversamente proporcional al ancho del acceso.

En intersecciones sucesivas se coordinan las luces verdes que se encienden en forma progresiva dando una onda verde.

La velocidad de la onda verde se reduce a medida que el volumen de tránsito es mayor.



SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Las señales se dividen en 4 categorías:

1. Señales reglamentarias:

Indican lo que se puede hacer o lo que está prohibido hacer durante la circulación. Generalmente, estas señales son de forma circular de color blanco con borde rojo y símbolo en color negro, con excepción de las señales PARE, CEDA EL PASO y CONTRAMANO. Las señales con fondo azul y borde rojo son de permisión con restricción.



2. Señales preventivas:

Este tipo de señales cumplen la función de avisar sobre el peligro presente al circular por las calles. Se caracterizan por tener forma cuadrada y fondo amarillo con diagonal vertical, borde y símbolo negro.



3. Señales informativas:

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



4. Señales transitorias:

Las señales transitorias son de color anaranjado. Las mismas indican cambios ocasionales en la vía o la presencia de trabajadores o maquinarias sobre la misma.



Señales reglamentarias o prescriptivas

Señales de prohibición

NO AVANZAR	CONTRAMANO	PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (AUTOS)	PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (MOTOS)	PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (BICICLETAS)	PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (CAMIONES)	PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (ACOPLADOS)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (PEATÓN)	PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (CARRO TRACCIÓN ANIMAL)	PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (ANIMALES)	PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (CARRO MANO)	PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (TRACTORES)	NO GIRAR A LA IZQUIERDA	NO GIRAR A LA DERECHA
NO GIRAR EN "U"	PROHIBIDO ADELANTAR	NO RUIDOS MOLESTOS	NO ESTACIONAR	NO ESTACIONAR NI DETENERSE	PROHIBICIÓN DE CAMBIAR DE CARRIL	

Señales de restricción

LIMITACIÓN DE PESO	LIMITACIÓN DE PESO (por eje)	LIMITACIÓN DE ALTURA	LIMITACIÓN DE ANCHO	LÍMITE DE VELOCIDAD MÁXIMA (60)	LÍMITE DE VELOCIDAD MÍNIMA (35)	ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO	CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (transporte público)
CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (motos)	CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (bicicletas)	CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (jinetes)	CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (peatones)	USO DE CADENAS PARA NIEVE	GIRO OBLIGATORIO (derecha)	GIRO OBLIGATORIO (izquierda)	SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN (derecha)
SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN (izquierda)	SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN (comienzo de sentido único)	PASO OBLIGATORIO (derecha)	PASO OBLIGATORIO (izquierda)	TRÁNSITO PESADO A LA DERECHA	PEATÓN POR LA IZQUIERDA	PUESTO DE CONTROL	COMIENZO DE DOBLE MANO

Señales de prioridad



Señales de fin de la prescripción



Señales preventivas

Advertencias de máximo peligro



Características de la vía



Posibilidad de riesgo eventual



Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito



Fin de la prevención



Señales informativas

Nomenclatura vial urbana. Destinos y distancias



Características de la vía

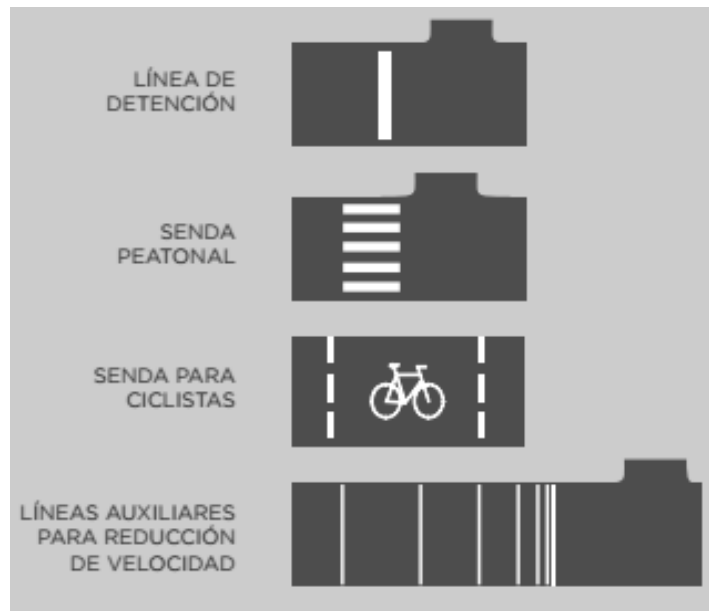


Información turística y de servicios

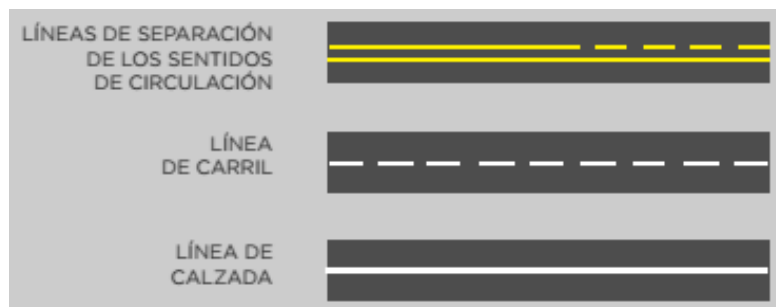
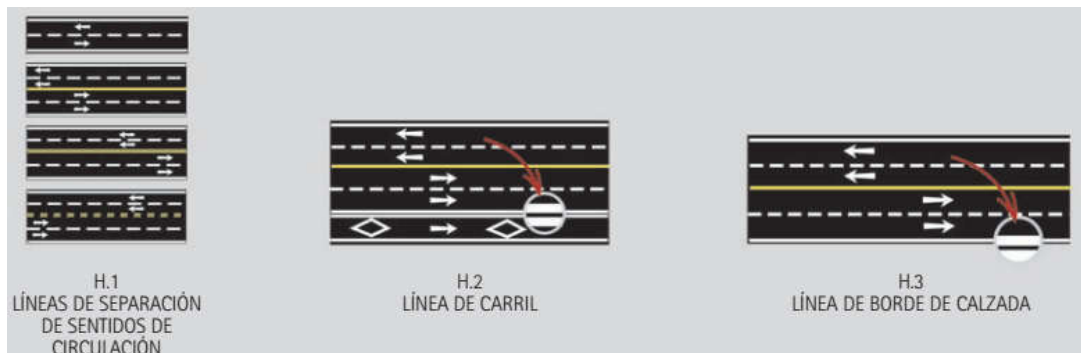


Señalamiento horizontal

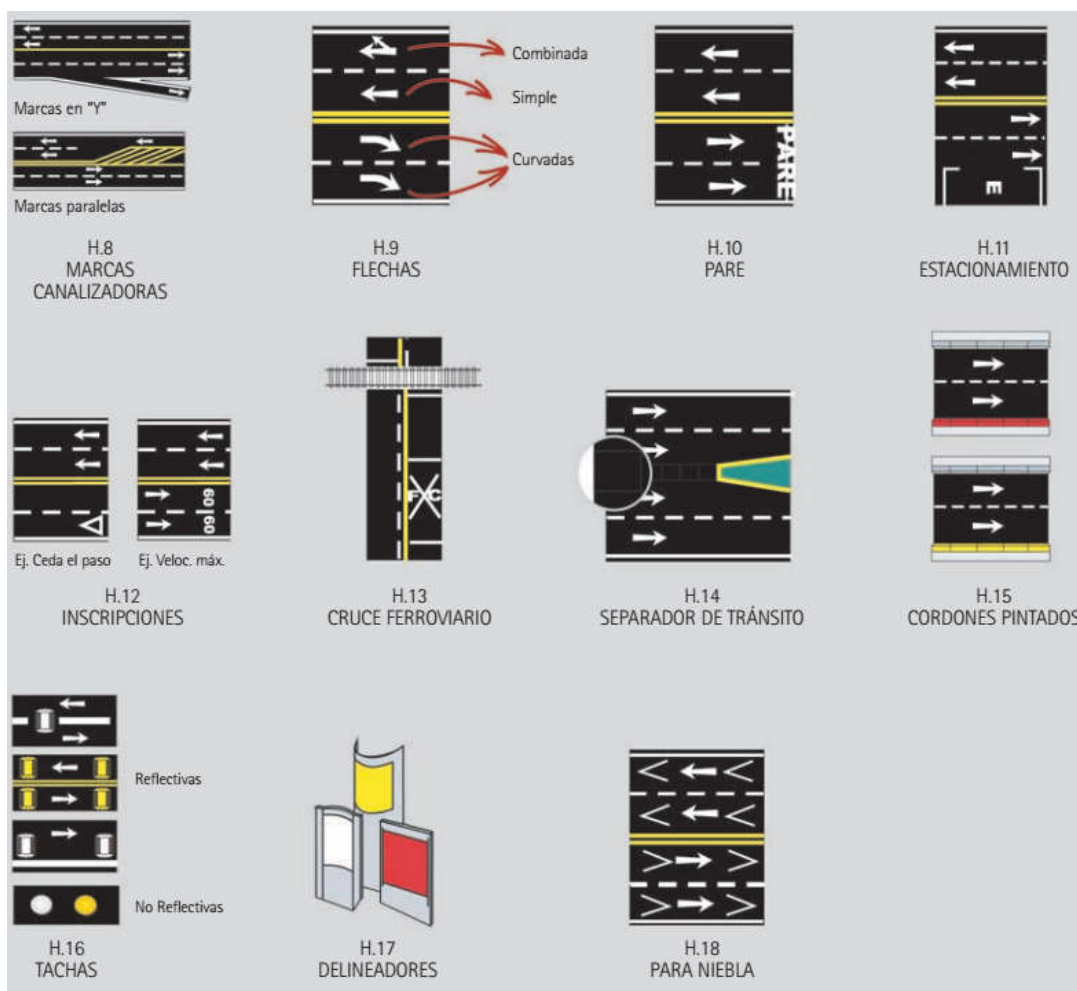
Marcas horizontales



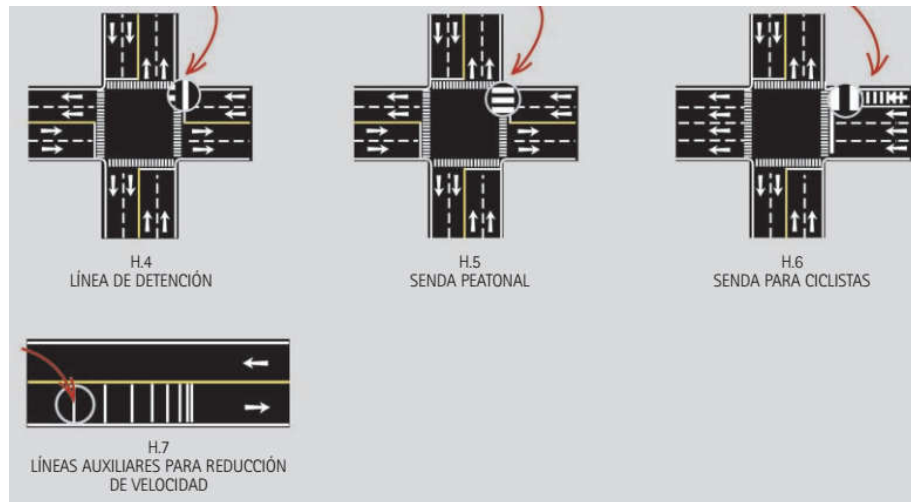
Marcas longitudinales



Marcas especiales



Marcas transversales



Señalamiento transitorio

Señales de prevención



Señales de información



ACHS

Manual de Sustancias Peligrosas Clasificación e Información de Riesgos



Por un trabajo sano y seguro

1 | DEFINICIÓN DE SUSTANCIA PELIGROSA

Es aquella que, por su naturaleza, produce o puede producir daños momentáneos o permanentes a la salud humana, animal o vegetal, a los bienes y/o al medio ambiente. Las sustancias peligrosas se conocen también como materiales peligrosos, mercancías peligrosas o cargas peligrosas (NCh. 382).

1.1 | CRITERIOS QUE DEFINEN LA PELIGROSIDAD DE UNA SUSTANCIA



TOXICIDAD: Capacidad de una sustancia de ser letal en baja concentración o de producir efectos tóxicos acumulativos, carcinogénicos, mutagénicos o teratogénicos.



PATOGENICIDAD: Capacidad de un organismo y/o agente patógeno de producir enfermedades infecciosas en seres humanos y en animales susceptibles.



RADIATIVIDAD: Fenómeno físico natural, mediante el cual algunas sustancias, elementos y compuestos químicos emiten radiaciones electromagnéticas o corpusculares del tipo ionizante.



INFLAMABILIDAD: Capacidad de una sustancia para iniciar la combustión provocada por la elevación local de la temperatura. Este fenómeno se transforma en combustión propiamente tal cuando se alcanza la temperatura de inflamación.



CORROSIVIDAD: Proceso de carácter químico causado por determinadas sustancias que desgastan a los sólidos o que puede producir lesiones más o menos graves a los tejidos vivos.



REACTIVIDAD¹: Potencial que tienen algunas sustancias para reaccionar químicamente liberando en forma violenta energía y/o compuestos nocivos, ya sea por combinación con otras sustancias, descomposición, detonación o polimerización.

¹La REACTIVIDAD no posee símbolo universal único a diferencia del resto de criterios de peligrosidad. El símbolo utilizado en esta sección corresponde al propuesto por el sistema de información sobre materiales peligrosos en el trabajo de Canadá (WHMIS) y engloba sustancias explosivas, oxidantes y otras que poseen simbología individual.

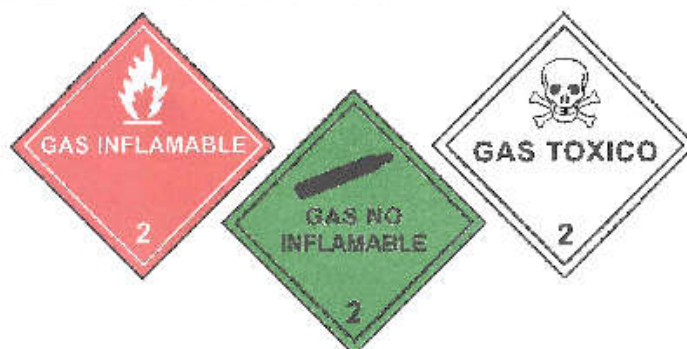
3 | DISTINTIVOS PARA IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS - NCh.2190

Este sistema de marcado, etiquetado o rotulado se basa en la clasificación de las sustancias peligrosas que establece la NCh.382 y tiene como finalidad hacer que la naturaleza del riesgo que presenta la sustancia sea fácilmente reconocible. Es aplicable principalmente al transporte de sustancias peligrosas, pero su uso se ha extendido a normas asociadas al almacenamiento, etiquetado de embalajes y/o envases que contengan sustancias peligrosas ⁵ y también el manejo de residuos peligrosos.

Clase 1: Explosivos



Clase 2: Gases



Clase 3: Líquidos Inflamables



⁵ Las disposiciones de la NCh.2190 no aplican en envases (cilindros) de gases licuados de petróleo y gas natural para uso doméstico y/o automotriz.

→ | **DISTINTIVOS PARA IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS – NCh.2190**

Clase 4:
Sólidos
Inflamables



Clase 5:
Sustancias
Comburentes
y Peróxidos
Orgánicos



Clase 6:
Sustancias
Tóxicas e
Infecciosas



→ **DISTINTIVOS PARA IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS - NCh.2190**

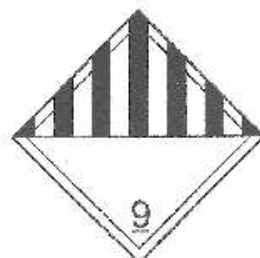
**Clase 7:
Sustancias
Radiactivas**



**Clase 8:
Sustancias
Corrosivas**



**Clase 9:
Sustancias
y Objetos
Peligrosos
Varios**



**Sustancias
Peligrosas**

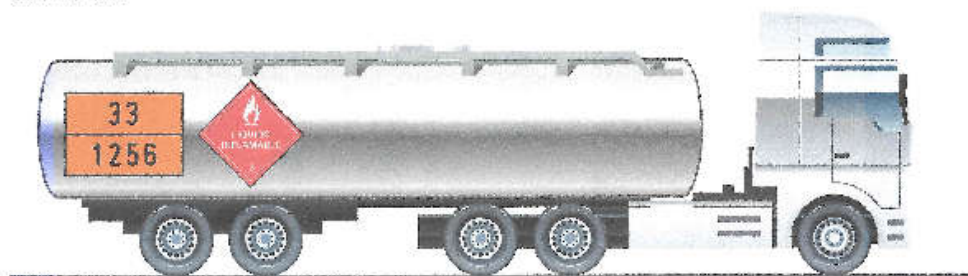


Esta señalización como rótulo aplica si el medio contenedor de transporte incluye sustancias peligrosas de clases diferentes, acompañando al rótulo correspondiente a la sustancia de mayor riesgo.

→ CÓDIGOS DE IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS (CIR)

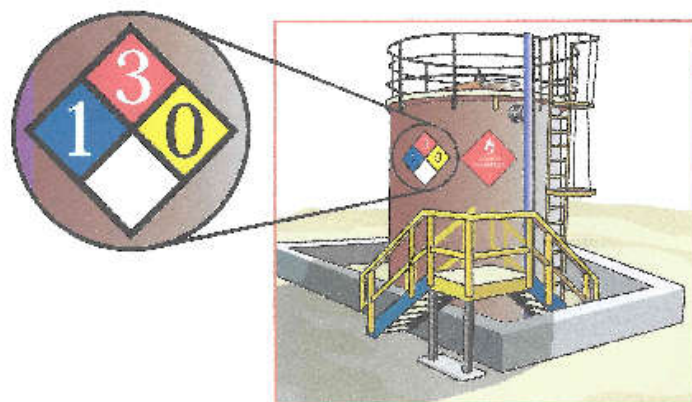
- 90 Sustancias peligrosas diversas; sustancia peligrosa ambientalmente.
- 99 Sustancias peligrosas diversas transportadas a temperaturas elevadas.

→ EJEMPLO:



6 SEÑALES DE SEGURIDAD PARA LA IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS DE MATERIALES – NCh.1411/4⁶

Esta señalización aplica obligatoriamente sólo para estanques que contengan líquidos peligrosos, según lo establecido en el reglamento para almacenamiento de sustancias peligrosas (Decreto N°78). No obstante, es recomendable utilizarla como complemento a los distintivos establecidos por la NCh.2190 y en procesos químicos, debido a que proporcionan mayor información respecto de los diferentes riesgos que pudiesen presentar las sustancias.



⁶Norma diseñada a partir de norma norteamericana NFPA-704 "National Fire Protection Association".

7.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS RIESGOS MEDIANTE COLORES

Dada la imposibilidad de tener colores que identifiquen claramente el contenido de los distintos gases o mezclas de gases, se establece un código de colores que, usados en conjunto, permiten identificar en primera instancia, la clase o las clases de riesgos a que se puede estar expuesto. Para aplicar este sistema la altura del cilindro se divide en tres franjas iguales; en la franja inferior siempre debe ir el color negro, el cual indicará el uso de este sistema, en la franja superior debe ir el color correspondiente al riesgo primario que presenta el gas o la mezcla de gases y en la franja del medio debe ir el color correspondiente al riesgo secundario en importancia que puede presentar el gas o la mezcla de gases.

CLASE DE RIESGO	COLOR DE IDENTIFICACIÓN	DISTINTIVO DE RIESGO
GAS COMPRIMIDO	VERDE	
INFLAMABLE	ROJO	
VENENOSO	VIOLETA	
OXIDANTE	AMARILLO	
CORROSIVO	ANARANJADO	
PERMITE INDICAR EL USO DE ESTE SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN	NEGRO	

→ EJEMPLOS:



ÓXIDO DE ETILENO
 C_2H_4O



CLORURO DE ETILO
 C_2H_5Cl



FLÚOR
 F_2



NEÓN
Ne

SEÑALES Y ORDENES DE LOS AGENTES DE TRANSITO

Los **"agentes de tránsito"** realizarán las señales de forma que sean fácilmente reconocibles, como agentes de tránsito, a distancia, tanto de día como de noche, y estas, que han de ser visibles, y sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía. Como norma general prevalecen sobre todas las demás señales y norma

Cuando los agentes de tránsito estén regulando la circulación, lo harán así:

Señales con el brazo	
 	DETENERSE. Brazo levantado verticalmente o con brazos caídos junto al cuerpo. Equivale a la señal de la luz roja del semáforo. Obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen de frente al Agente, salvo a los conductores que no puedan hacerlo en condiciones de seguridad. La detención debe efectuarse ante la línea de detención más cercana o, en su efecto, inmediatamente antes del agente. En una intersección, la detención debe efectuarse antes de entrar en la misma. Los usuarios que ya estén dentro deberán despejarla, si les es posible, cediendo el paso sin perturbar la circulación de los demás. La demarcación con cuadrícula de líneas amarillas recuerda esta norma . Con posterioridad a esta señal, el Agente podrá indicar, en su caso, el lugar donde debe efectuarse la detención.
 	PRECAUCION. Brazo o brazos extendidos horizontalmente. Equivale a la luz amarilla del semáforo. Obliga a detenerse, en las mismas condiciones anteriormente señaladas, a los usuarios de la vía que se acerquen al Agente, desde cualquier dirección que corte a la indicada por el brazo o los brazos extendidos, y permanece en vigor, aunque el Agente baje el brazo o los brazos, siempre que no cambie de posición o efectúe otra señal.

	Balanceo de una luz roja. Obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el Agente dirija la luz.
	AVANZAR. De costado a la circulación con brazos caídos junto al cuerpo. Equivale a la luz verde del semáforo.
	DETENERSE. De frente o de espalda, con el brazo izquierdo o derecho extendido en línea oblicua y la palma de la mano levantada.
	APURAR. De frente o de espalda, con el brazo derecho o izquierdo extendido en forma horizontal, y el otro flexionado hacia arriba, efectuando un movimiento oscilatorio.
	PASAR POR DETRAS. De frente o de espalda, con el brazo izquierdo o derecho flexionado hacia arriba, y efectuando con el antebrazo, movimientos reiterados hacia la espalda.
	PASAR POR DELANTE. De frente o de espalda, con el brazo derecho o izquierdo, efectuando movimientos en semicírculos hasta sobrepasar el flanco izquierdo o derecho.

	PARAR DE FRENTE. De perfil, con el brazo derecho extendido en línea oblicua hacia adelante, con la mano levantada.
	AMINORAR LA MARCHA. Brazo derecho flexionado, y la palma de la mano levantada y en movimiento.
	APRESURAR LA MARCHA. Brazo derecho y mano extendidos, y movimientos oscilatorios.
	DETENERSE. Brazo derecho extendido y señalando con el dedo índice el lugar donde debe estacionar.
El agente puede crear infinidad de variantes, de acuerdo a su habilidad y experiencia; pero lo importante, es que sepa imponer su presencia y hacer valer su autoridad.	

Otras Señales

- Cuando las circunstancias así lo exijan los Agentes podrán utilizar cualquier otra indicación, distinta a las anteriores, realizada de forma clara.
- Los agentes podrán ordenar la detención de vehículos con una serie de toques de silbato cortos y frecuentes y la reanudación de la marcha con un toque largo.
- En ausencia de los Agentes de tránsito o para auxiliar a éstos, y en las circunstancias y condiciones reglamentarias establecidas, el personal de obras en la vía podrán regular la circulación mediante el empleo de las señales verticales correspondientes incorporadas a una paleta. Por este mismo medio, los Encargados de grupos escolares podrán invitar a los usuarios de la vía a que detengan su marcha. Tanto los agentes de tránsito y el personal de obras, que regulen la circulación, como, en su caso, los "Encargados de grupos escolares", entre la puesta y la salida del sol y bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán utilizar dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros.

BIBLIOGRAFIA UTILIZADA:

El siguiente material se ha elaborado teniendo como base la siguiente bibliografía:

Ley Nacional de Tránsito 24449, decreto reglamentario 779/95, Ley de Tránsito y Seguridad Vial 25965, Ley de Tránsito y Seguridad Vial 26363, Ordenanza Municipal 28/11, Ordenanza Municipal 10/17, Ordenanza Municipal 35/12, Manual de Sustancias Peligrosas ACHS

TELEFONOS UTILES

URGENCIAS

Asociación de Bomberos Voluntarios **4951000**
Bomberos Emergencias **100**
Hospital "San Francisco de Asís" Emergencias **107**
Policía **911 - 4951605**
Servicio de Asistencia y Traslado de Pacientes Ambulatorios
4954000

Servicio de Asistencia y Traslado de Pacientes Ambulatorios

Convenio de cooperación firmado por la Municipalidad de Crespo, la Cooperadora del Hospital y el Hogar de Ancianos "San Francisco de Asís".



4954000

DEPENDENCIAS MUNICIPALES

Centro Comunitario Municipal "Salustiano Minguillón" **4951979**
Centro Cultural del Ferrocarril
Escuela de Música **4078707**
IMEFAA **4952720**
Municipalidad de Crespo **4951160**
Museo Municipal Centenario **4955036**
Sala Auditorio Eva Perón **4952700**

OTRAS DEPENDENCIAS ESTATALES

ATER (Administración Tributaria Entre Ríos) **4951659**
INTA **4951170**
IOSPER **4953076**
Juzgado de Paz **4953945**
Obras Sanitarias **4951085**
Registro Civil **4953810**

EDUCATIVAS

E.P.N.M.y S. Nº 35 Técnica "Gral. Don José de San Martín" **4951635-4078404**
E.S.J.A. Nº 33 **4078409**
Escuela Nina Nº 203 "Guaraní" **4952417**
Escuela Nº 10 "Sagrado Corazón" **4951040 - 4951900**
Escuela Nº 105 "Patria Libre" **4951493**
Escuela Nº 187 "Argentina Soberana" **4951547**
Escuela Nº 54 "Tomás Guido" **4951043**
Escuela Nº 60 "Bicentenario" **4078409**
Escuela Primaria Nº 97 "La Cautiva" **4951043**
Escuela Priv. de Educ. Integral "Remedios Escalada de San Martín" **4952631**
Escuela Privada Nº 70 "San José" **4952806**
Escuela Privada Nº 211 "Rayito de Sol" **4950235**
Escuela Secundaria D - 198 "San José" **4078650**
Escuela Secundaria Nº74 "Prof. Walter Heinze" **4951588**
Escuela Secundaria para Jóvenes y Adultos D- 240 (ICC) **4951032**
Escuela Secundaria para Jóvenes y Adultos Nº 97 "La Cautiva" **4078434**
Facultad de Ciencias de la Gestión UADER -Sede Crespo- **4951635**
Instituto Comercial Crespo D-33 **4951032/ 4953889**
Instituto de Formación Docente "Sagrado Corazón" **4951040**

Instituto Privado de Educación Secundaria "Sagrado Corazón" D - 5 **4951040-4951900**

Instituto Tecnológico Universitario - Facultad de Ciencia y Tecnología UADER -Sede Crespo- **4954783**

Jardín "Estrellita Fugaz" **154460855**

Jardín "Huellitas" **156206740**

Jardín Maternal Municipal "Arco Iris" **4951979**

Jardín Maternal Nuestra Señora del Rosario **4951034**

Unidad Educativa N° 228 "Sagrado Corazón" **4951040**

RELIGIOSAS

Asociación Testigos de Jehová (Congregación Crespo) **4952033**

Comunidad Cristiana Evangélica **4951177**

Congregación Evangélica de Crespo Iglesia Río de la Plata **4950234**

Iglesia Adventista del 7º Día **4951964**

Iglesia Adventista del 7º Día **4952287**

Iglesia Cristiana Evangélica **4951518**

Iglesia de Dios **4951456**

Iglesia Evangélica Bautista de Crespo **4951274**

Iglesia Evangélica Congregacional **4951157**

Iglesia Evangélica Luterana Argentina Congregación San Pablo **4951735**

Parroquia Nuestra Señora del Rosario **4951034**

Parroquia San José **4951226**

Templo Buenas Nuevas **4230444**

Templo Visión del Futuro **4951276**

ALGUNAS ASOCIACIONES CIVILES CULTURALES Y DEPORTIVAS

Asociación Deportiva y Cultural **4952556**

Biblioteca Popular Orientación **4952481**

Camping Empleados de Comercio **4953052**

Club Atlético Sarmiento **4950156**

Club Atlético Unión Crespo **6125050**

Club Recreativo y Cultural Ferroviario **4954652**

PROVEEDORES DE SERVICIOS

Banco Macro **4951872**

Banco Nación **4951496**

Centro Médico **4951644**

Clínica Parque **4951096**

Correo Argentino **4953145**

ENERSA **4951219**

Nuevo BERSA **4951123**

Gas NEA **4953049**

TRANSPORTE

Boleterías Terminal de ómnibus **4953357 - 4952007**

Mega Remises **4950010**

Pronto Remís **4953953**

Remises del Centro **4952788**

