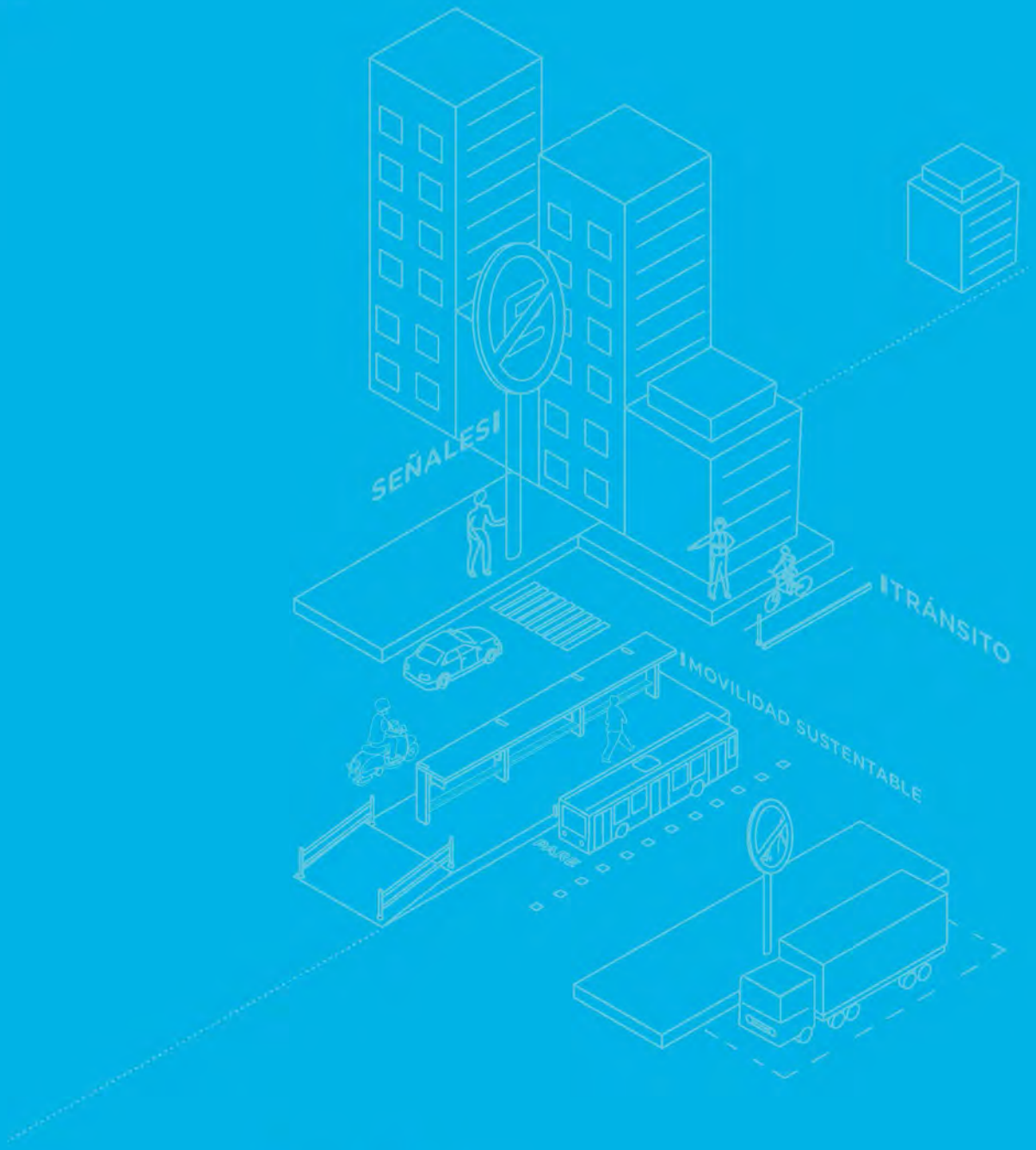
CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

MANUAL TEÓRICO DE CONDUCCIÓN MOTOVEHICULAR 2023



Buenos Aires Ciudad

Presentación

Este manual fue diseñado con una perspectiva facilitadora del proceso formativo para la ciudadanía próxima a obtener la licencia de conducir motovehículos, promoviendo el ejercicio de la movilidad como derecho universal. Mejorar la seguridad vial implica un trabajo colectivo de toda la sociedad y la adopción y promoción de conductas seguras es una responsabilidad fundamental del Gobierno de la Ciudad.

De esta manera, es necesario conocer algunos datos estadísticos para comprender cuál es la problemática en materia de seguridad vial. Hacerlo, permite pensar cómo se deberían proyectar a futuro nuevas prácticas saludables en materia de movilidad.

Para el año 2022, el 48% de las víctimas fatales por incidentes de tránsito fueron motociclistas. A partir de ello, se identifica como una necesidad la implementación de acciones específicas a este segmento, como la modificación del examen práctico de obtención de licencia y del material de estudio. El objetivo es que se incorporen actitudes que promuevan la concientización y sensibilización necesaria para conducir motovehículos de manera responsable y respetuosa, logrando así que la vía pública sea un espacio de convivencia armónica.

Es importante resaltar asimismo que este manual apunta a proveer de los conocimientos básicos necesarios para quienes opten por operar una motocicleta por primera vez. Es importante tener presente que conducir un motovehículo es un acto de responsabilidad tanto para el conductor como para los demás integrantes de la vía, y por ende este debe gozar de buena salud y estar familiarizado con las características y requerimientos del vehículo.

Por último, recomendamos realizar prácticas de conducción junto a instructores certificados y formados para ello. Solo de esa forma podrá obtener y mejorar las habilidades de forma segura.

Material a estudiar

Categoría A / Motovehículos de dos ruedas

- Introducción
- Capítulo 1: Hacia una movilidad sustentable
- Capítulo 2: Conducir es un acto de responsabilidad
- Capítulo 3: Normas básicas de conducción
- Capítulo 4: Capacidad natural
- Capítulo 5: Actitud al conducir
- Capítulo 6: Motovehículos
- Anexo: Señales viales

Glosario

A

Accidente de tránsito:
Sustituido por “incidente de tránsito”.

Acera:
Sector delimitado de la vía pública que bordea la calzada destinado a la circulación de peatones.

Adelantamiento:
Maniobra que consiste en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación sin necesidad de cambiar de carril.

Arteria:
Vía pública urbana de circulación vehicular y eventualmente peatonal.

Arterias multicarriles:
Avenidas, autopistas o semiautopistas. Se encuentran comprendidas en esta definición las vías rápidas.

Automotor:
Vehículo que utiliza como fuerza impulsora la generada por un motor.

Automóvil:
Automotor con capacidad, excepto el/la conductor/a, para no más de 8 plazas, destinado al transporte de personas.

Autopista:
Vía multicarril con calzadas para ambas manos separadas físicamente, sin cruces a nivel, con accesos controlados y sin ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.

Avenida:
Arteria cuya calzada tiene un ancho total de por lo menos 13 metros. También serán consideradas “avenida” las arterias con más de 17,32 m entre las líneas de edificación, ya sea que posean dos calzadas separadas con un boulevard, o calzadas centrales y laterales separadas por un divisorio físico o alguna otra conformación física.

B

Baliza:
a) Dispositivo fijo o móvil con luz propia o reflector de luz, que se usa como marca de advertencia y/o para reforzar canalizaciones de tránsito en la vía pública.
b) Dispositivo fijo con luz propia usado como señal de advertencia e identificación por los vehículos de emergencia.
c) Luces intermitentes de emergencia de los vehículos en general.

Banquina:
Zona adyacente y paralela a la calzada de rutas, autopistas, semiautopistas o caminos, provista para mayor seguridad del tránsito de vehículos.

Bicicleta:
Ciclorodado de 2 ruedas.

Bicisenda:
Sector señalizado y especialmente acondicionado en aceras y espacios verdes para la circulación de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

Bocacalle:
Superficie de la vía pública común a 2 o más arterias que concurren a una intersección, incluyendo las sendas peatonales.

Bolardo:
Elemento vertical de pequeña altura para limitar o impedir el paso o estacionamiento de vehículos. Se ancla en el pavimento y es fabricado en materiales diversos, como piedra, hormigón, acero, acero inoxidable, aluminio, materiales plásticos, etc.

Bolsón vehicular o de tránsito:
Demarcación de senda peatonal no coincidente con la prolongación longitudinal de la acera, acompañada de señalamiento luminoso, utilizada por razones de seguridad en algunas intersecciones con intenso tránsito vehicular y peatonal.

C

Cajón azul:
Espacio físico de la vía pública sobre la calzada, próximo al cordón o sobre la acera, delimitado con cartelería y demarcación horizontal, destinado exclusivamente a la operación de carga y descarga para los vehículos afectados a esta actividad.

Calzada:
Sector delimitado de la vía pública destinado a la circulación de vehículos.

Calle:
En general, aceras más calzadas; parte de la vía pública comprendida entre líneas oficiales de propiedades frentistas o espacios públicos. En particular, arteria cuya calzada tiene un ancho comprendido entre 5 y 13 metros.

Calle de convivencia:
Calle o tramo de la misma destinada preferentemente a la circulación peatonal, donde se admite la circulación restringida de vehículos.

Carga y descarga:
Operación en la cual un vehículo permanece detenido, con o sin conductor/a, en el caso de la operación en vía pública junto a la acera o sobre la acera en los espacios debidamente señalizados, o dentro de garajes comerciales y/o playas de estacionamiento, realizándose en todos los casos por el tiempo estrictamente necesario dentro de los límites establecidos en el artículo 7.1.10 para realizar la carga y descarga de mercaderías, equipajes o demás materiales que pudiere trasladar.

Carril:
Banda longitudinal demarcada en la calzada para un mejor ordenamiento de la circulación, destinada generalmente al tránsito de una sola fila de vehículos.

Chaleco reflectante:
Prenda de vestir sin mangas confeccionada con materiales reflectantes que permite visualizar a la persona que lo porta en condiciones de baja visibilidad.

Ciclocarril:
Sector señalizado especialmente en la calzada para la circulación con carácter preferente de

ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

Ciclomotor:
Vehículo de 2 ruedas con hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada o hasta 4 Kilowatts de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica, y con capacidad para desarrollar, en ambos supuestos, no más de 50 km/h de velocidad.

Ciclorodado:
Vehículo no motorizado de dos o más ruedas, impulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien o quienes lo utilizan.

Ciclorodado con pedaleo asistido eléctricamente:
Vehículo de 2 ruedas o más, con motor eléctrico auxiliar e impulsado por el esfuerzo de quien lo utiliza.

Ciclovía:
Sector de la calzada señalizado especialmente con una separación que permita la circulación exclusiva de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

Circulación:
Desplazamiento y tránsito de peatones y vehículos.

Colectora:
Calzada lateral externa y paralela a los carriles centrales de una autopista, no perteneciente a ella, con acceso a dichos carriles y eventualmente a los predios frentistas lindantes. La definición de colectora alcanza también a las arterias de igual tipo existentes en forma paralela a las vías rápidas.

Conductor/a:
Persona a cargo del manejo directo de un vehículo durante su circulación en la vía pública.

Cordón:
Elevación construida al borde de la calzada que la separa de las aceras, isletas o plazoletas y forma parte de éstas.

Cuatriciclo motorizado:
Vehículo motorizado no carrozado de cuatro ruedas no alineadas.

D

Dársena de estacionamiento o detención:
Espacio resguardado en la vía pública destinado a estacionamiento o detención vehicular, cuyo ancho mínimo es de 2 metros, salvo estudio de composición vehicular que demuestre un ancho menor de vehículo.

Detención:
Permanencia sin movimiento de un vehículo junto a la acera, por un tiempo estrictamente necesario, para casos de control de tránsito realizado por autoridad competente, ascenso o descenso de pasajeros/as, o para carga y descarga. También se considerará detención, a toda inmovilización de un vehículo cuya duración no exceda de 2 minutos, y sin que lo abandone su conductor/a. No se considerará así a aquella accidental motivada por necesidades de la circulación o causas de fuerza mayor.

Dispositivo de movilidad personal:
Vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos. Sólo pueden estar equipados con un asiento si están dotados de sistema de autobalance. Se excluyen de esta definición los vehículos sin sistema de auto-balanceo y con asiento, los vehículos concebidos para competición y los vehículos para personas con movilidad reducida.

E

Eje de calzada:
Línea longitudinal a la calzada, demarcada o no, que determina las áreas con sentido de circulación opuesto. Si no está demarcada, la división es en dos partes iguales.

Embotellamiento, Atascamiento o Congestión:
Acumulación de vehículos en una vía pública que entorpece u obstruye el tránsito.

Encrucijada:
Bocacalle.

Estacionamiento:
Permanencia sin movimiento de un vehículo en la vía pública con o sin su conductor/a por más tiempo del necesario para ser considerada como detención.

G

Giro:
Maniobra por la cual el vehículo modifica su dirección para cambiar de arteria de circulación.

Guiñada:
Indicación rápida que realiza un/una conductor/a encendiendo y apagando la luz alta como señal de advertencia.

I

Incidente de tránsito o incidente vial:
Hecho en el cual se produce daño a personas o cosas, en ocasión de la circulación en la vía pública.

Intervenciones peatonales:
Áreas de la calzada destinadas exclusivamente a la circulación peatonal convenientemente demarcadas. Pueden estar equipadas con mobiliario urbano (macetas y/o sillas y/o mesas y/o anclajes para bicicletas) que observe lo prescripto en el artículo 2.3.6 del Código de Tránsito y Transporte.

Isleta:
a) Plazoleta seca que canaliza corrientes circulatorias.
b) Zona de la calzada demarcada con líneas paralelas amarillas de trazo continúo en diagonal o en V, con delimitación perimetral, que canaliza corrientes circulatorias.

M

Mano:
Sentido de circulación que deben conservar los vehículos que transitan por una arteria.

Mensajería urbana:
Comprende el retiro y entrega de elementos varios de pequeña y mediana paquetería y/o la realización de gestiones desde su solicitud y hasta el o los domicilios que sean indicados por clientes, sin tratamiento o procesamiento, utilizando como medio de transporte un motovehículo o ciclorodado.

Metrobus:
Sistema de transporte público por automotor de pasajeros/as masivo, rápido, diferenciado y en red, dispuesto sobre redes troncales y vías intermedias que facilita la transferencia intramodal e intermodal del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad.

Microplataforma de distribución urbana:
Espacio físico emplazado en garajes comerciales, playas de estacionamiento y los lugares autorizados por la Autoridad de Aplicación en las condiciones que disponga, en el cual se realiza la actividad de ruptura de cargas, la operación de carga y descarga y el almacenamiento temporal de mercancías para su distribución final o para su distribución directa a otros establecimientos.

Motocicleta:
Vehículo de 2 ruedas con motor a tracción propia de más de 50 centímetros cúbicos de cilindrada o más de 4 Kilowatts de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica, y con capacidad para desarrollar, en ambos casos, velocidades superiores a 50 km/h.

Moto furgón:
Triciclo o cuatriciclo motorizado destinado al transporte de cargas.

Motovehículo:
Vehículo motorizado. Incluye sólo a ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados, motocicletas y motofurgones.

P

Parada:
Indicador vertical para el ascenso y descenso de pasajeros de un servicio de transporte.

Pasaje:
Arteria cuya calzada tiene un ancho máximo inferior a 5 metros.

Paseo del Bajo:
Corredor Vial que conecta la Autopista Presidente Arturo Humberto Illia, al Norte, con las autopistas Dr. Ricardo Balbín (Buenos Aires-La Plata) y 25 de Mayo, al Sur, con circulación exclusiva y obligatoria para Tránsito Pesado y Ómnibus de Transporte de Pasajeros de Larga Distancia.

Peatón/a:
Persona que circulando o detenida en la vía pública, prescinde del uso de un vehículo.

Puente:
Construcción vial destinada a permitir el paso de personas o vehículos por sobre el nivel de lo atravesado.

R

Reductor de velocidad:
Dispositivo consistente en una sobreelevación transversal de la calzada, con dimensiones

normalizadas y acompañado de señalización vertical y horizontal de prevención, cuyo fin es obligar a una reducción de la velocidad vehicular en ciertos cruces o tramos de arterias considerados peligrosos.

También se considera "reductor de velocidad" a todo dispositivo que al reducir el ancho del carril hasta una dimensión no menor a 2,80 m induzca una disminución de la velocidad vehicular.

Rotonda:
Emplazamiento vial circular para la distribución del tránsito ubicada en la encrucijada de dos o más arterias y que permite la circulación giratoria.

Ruptura de cargas:
Operación de recepción y descarga de mercancías transportadas por vehículos y su clasificación para ser redistribuidas en otros vehículos para su distribución final o para su distribución directa a otros establecimientos.

S

Sector de parada:
Área delimitada en la calzada, adyacente a la parada del servicio de transporte de pasajeros/as correspondiente.

Semáforo:
Dispositivo de señalización luminosa cuya función es asignar en forma alternativa el derecho de paso a vehículos que confluyen sobre un determinado punto de la calzada y, con otras características, también a peatones.

Semiautopista:
Vía multicarril con calzadas para ambas manos separadas físicamente, con algún cruce a nivel y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.

Senda peatonal:
Sector de la calzada destinado al cruce peatonal. Si no está demarcada, coincide con la prolongación longitudinal de la acera sobre la calzada, excepto en los bolsones peatonales.

Sobrepaso:
Maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación cambiando de carril.

Sube y Baja:
Sistema que promueve el ordenamiento del tránsito en los entornos de instituciones educativas para mejorar la seguridad vial y las prácticas de convivencia, agilizando la entrada y salida de alumnos, a través de la implementación de demarcación horizontal, señalización vertical y de pautas de operatoria que se establecerán con las distintas instituciones educativas en los niveles que soliciten el sistema.

T

Tráfico:
Circulación de cosas o personas.

Tránsito:
Movimiento de cosas o personas de un lugar a otro.

Triciclo:

Ciclorodado de tres ruedas no alineadas.

Triciclo motorizado:
Vehículo motorizado no carrozado de tres ruedas no alineadas.

Túnel:
Construcción vial destinada a permitir el paso de personas o vehículos por debajo del nivel de lo atravesado.

V

Vehículo:
Medio por el cual toda persona o cosa puede ser transportada por la vía pública.

Vehículo abandonado:
Vehículo o parte de él ubicado en lugares de dominio público en estado de deterioro y/o inmovilidad y/o abandono.

Vía pública:
Acera, autopista, semiautopista, callejón, pasaje, calle, avenida, senda, plaza, parque o espacio de cualquier naturaleza afectado al dominio público o a las áreas así declaradas por la autoridad.

Vía rápida:
Se consideran con este carácter a las siguientes arterias: Av. Intendente Cantilo, Av. Leopoldo Lugones, Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane, Av. Gral. Paz, Autopista 25 de Mayo (AU1), Autopista Perito Moreno (AU6), Autopista Héctor J. Cámpora (AU7), Autopista 9 de Julio Sur, Autopista Presidente Arturo U. Illia, Autopista R. Balbín (Bs.As.-La Plata), Av. 27 de Febrero (AV2) y Paseo del Bajo.

Índice

INTRODUCCIÓN .....Pág. 12
Pandemia vial
Enfoque ético - ciudadano en la cultura vial
¿Accidente o incidente de tránsito?
Plan de seguridad vial de la Ciudad de Buenos Aires

CAPÍTULO 1: HACIA UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE .....Pág. 19
Ciudades para las personas
¿Qué es la movilidad sustentable?
Prioridad peatonal
Bicicleta
Sistema de transporte público
Viaje compartido

CAPÍTULO 2: CONDUCIR ES UN ACTO DE RESPONSABILIDAD .....Pág. 41
Responsabilidades legales
Documentación obligatoria
Obligaciones en caso de incidentes viales
Scoring

CAPÍTULO 3: NORMAS BÁSICAS DE CONDUCCIÓN .....Pág. 55
Prioridad normativa
Prioridades de paso
Uso de luces
Velocidad
Giros en intersecciones
Adelantamiento y sobrepaso
Conducción en autopistas y otras vías rápidas
Conducción en situaciones adversas
Detención y estacionamiento

CAPÍTULO 4: CAPACIDAD NATURAL .....Pág. 87
Ingesta de alcohol y drogas
Sueño y fatiga
Estrés
Distracciones

CAPÍTULO 5: ACTITUD AL CONDUCIR .....Pág. 96
Tipos de actitudes
Hacia una sociedad igualitaria

Prevención y asistencia en situaciones de violencia de género
Conducción preventiva y eficiente

CAPÍTULO 6: MOTOVEHÍCULOS .....Pág. 102
Los vehículos de dos ruedas a motor como modo de transporte
Siniestralidad vial
Normativa local
La motocicleta
Seguridad activa y pasiva
Primeros pasos para una conducción segura y responsable

ANEXO: SEÑALES VIALES .....Pág. 160
Reglamentarias
Preventivas
Informativas
Transitorias
Horizontales
Señalamiento luminoso

INTRODUCCIÓN

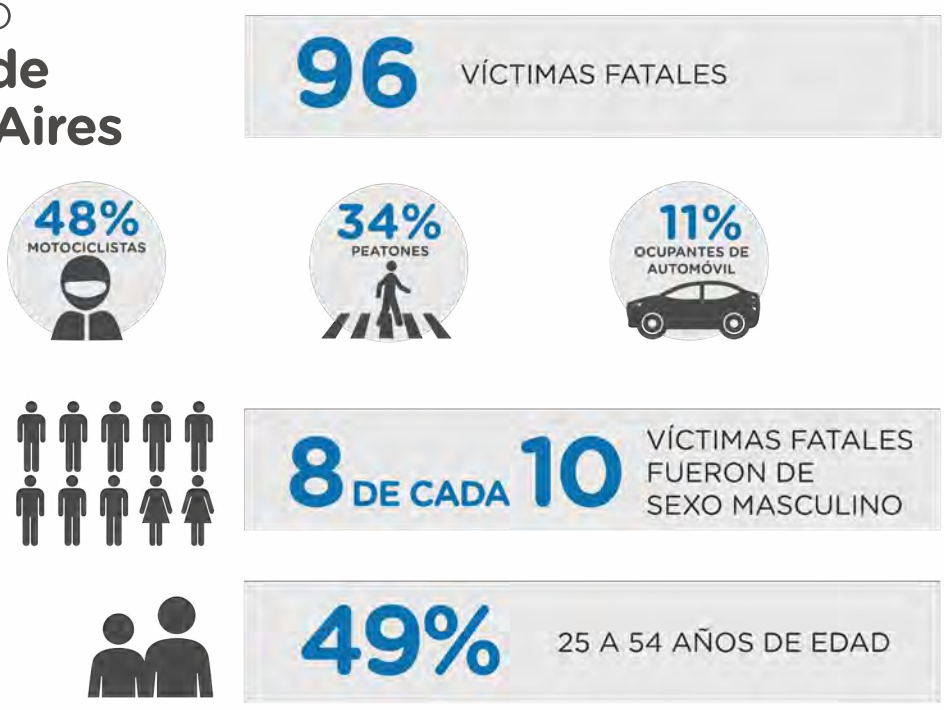
Pandemia vial

El tránsito es uno de los sistemas más complejos que las personas construyen de manera cotidiana.

Debido a la gran cantidad de muertes que se generan por siniestros viales en todo el mundo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) categorizó a esta problemática como una “pandemia”.

Contexto **Mundial**

Contexto **Ciudad de Buenos Aires**



Estos datos surgen del informe estadístico sobre las víctimas fatales a causa de siniestros viales en la Ciudad de Buenos Aires, producido por el Observatorio de Seguridad Vial del GCBA (OSV) en mayo de 2022[1]. Esto demuestra que es necesario mejorar la seguridad vial mediante el trabajo en conjunto de toda la sociedad.

1/ Para conocer más informes estadísticos del Observatorio de Seguridad Vial del GCBA ingresá en https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/compromiso-ciudadano/observatoriovial

Enfoque ético - ciudadano en la cultura vial

Los conflictos, las disputas, los desacuerdos y las contradicciones son naturales a la condición humana porque las personas son diferentes y tienen intereses y reacciones distintas. Por ello, se debe hacer foco en la forma de resolverlas que, en términos generales, se limita a dos opciones: pacífica y respetuosamente o violenta e irrespetuosamente.

Las leyes existen para posibilitar la convivencia pacífica entre la ciudadanía al poner un límite entre dos o más personas. Los problemas comienzan cuando alguien cruza ese límite y realiza un comportamiento que constituye, en mayor o menor medida, una ofensa a la comunidad de la que forma parte.

En CABA rige Ley[2] 2148 Código de Tránsito y Transporte.

Sin embargo, las estadísticas de siniestros viales revelan que no alcanza con que las leyes existan si la ciudadanía no asume el compromiso de respetarlas.

Las leyes ofrecen el marco regulatorio necesario para la convivencia, pero las interacciones humanas no sólo están mediatizadas por ellas, sino que tienen lugar en un contexto determinado. Según la definición de la Real Academia Española, la cultura es el "conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial en una época y grupo social". Esto implica que existen diferentes maneras de actuar de acuerdo al modo en que cada grupo social y cada época interpreta los hechos.

En este sentido, el tránsito –al igual que otras manifestaciones sociales– es una expresión de una cultura ciudadana. Por eso se habla de una "cultura vial" donde las leyes son una parte, pero no la totalidad.

"Como usuarios de la vía pública estamos obligados a no entorpecer injustamente la circulación y a no causar peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes".

Cada persona que hace uso de la vía pública es responsable de una parte del tránsito más allá del tipo de movilidad que utilice.

La totalidad - peatones, ciclistas, motociclistas, automovilistas y conductores/as profesionales, tienen derechos y obligaciones en la vía pública que están definidos en esta ley. Aunque, en general, sólo se la estudia cuando se busca obtener la licencia de conducir por primera vez.

Si no se estudia la ley, ¿cómo se conoce la manera de moverse por la Ciudad?. El tránsito es un sistema que se construye entre toda la ciudadanía y que se interioriza desde edades tempranas. Por eso, las pautas y normas de convivencia son realmente efectivas según el grado de apropiación que se haga de ellas.

2/ https://boletinoficialpdf.buenosaires.gob.ar/util/imagen.php?idn=95322&idf=2

¿Accidente o incidente de tránsito?

La Ley 3072 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires define al incidente de tránsito o incidente vial, como un "hecho en el cual se produce daño a una persona o cosa en ocasión de la circulación en la vía pública."

Es importante saber porqué no es correcto denominarlos como accidentes: el término "accidente" hace referencia a un hecho impredecible e inevitable que es imposible de controlar. Y aunque los mal llamados "accidentes de tránsito" fuesen inesperados y sorpresivos, esto no implica que no sean prevenibles ya que la inmensa mayoría se produce por errores que cometen las personas.

Si se tiene la idea de que este tipo de hechos son inevitables, es poco lo que se puede hacer. En cambio, nombrarlos como incidentes impide que se desligue de responsabilidad a las conductas de las personas, permitiendo analizar sus causas y trabajando en ellas para que no vuelvan a ocurrir.

Si se puede evitar, no es un accidente.

Factores de **Riesgo**

Los siniestros viales suelen ser multicausales. El riesgo en la vía pública surge como resultado de la interacción de estos 3 factores:

Ambiental

Relacionado a todas las condiciones del entorno al momento de la conducción, ya sea la infraestructura vial o las condiciones climáticas.

Vehicular

Vinculado a la parte mecánica del vehículo. Su falla o la falta de mantenimiento puede provocar un siniestro vial.

Humano

Involucra las decisiones, omisiones, actitudes y conductas de las personas.

Es el principal factor de riesgo.

Recomendaciones

Al circular se deberá poner atención a las condiciones en que se encuentran el vehículo, la infraestructura vial, las condiciones climáticas y la persona que conduce.

Consecuencias de los **Incidentes de tránsito**

No se limitan a las víctimas humanas, sino que también repercuten en el ámbito económico y social. Específicamente, impactan en las relaciones familiares, en perjuicios psicológicos, daños emocionales y materiales, costos sanitarios (servicios de salud pública) y gastos administrativos (como los servicios de justicia), entre otros.

Plan de seguridad vial de la Ciudad de Buenos Aires[3]

La seguridad vial es un asunto de responsabilidad compartida en todo el mundo. En la Ciudad de Buenos Aires, las iniciativas y los principios que guían el Plan de Seguridad Vial, son los mismos que se aplican en las ciudades y los países que mejores resultados han alcanzado en esta materia.

El Programa Visión Cero, cuyo principio ético establece que nadie debería morir ni sufrir lesiones permanentes en siniestros de tránsito, fue creado en 1997 en Suecia, un país que es referente en la materia desde hace más de tres décadas.

Principios básicos

El sistema de transporte debe ser diseñado para contener y reducir el impacto de los errores humanos y crear lo que se conoce internacionalmente como **sistema seguro**.

Esto implica que:

- No es aceptable ninguna persona fallecida ni herida grave por incidentes de tránsito.
- Se cometen errores aún con conocimiento de la normativa y los programas oficiales de concientización.
- El diseño de la infraestructura del sistema de movilidad debe contemplar los errores humanos para que, cuando se produzcan, no haya víctimas fatales.
- Se debe tener en cuenta la fragilidad del cuerpo humano al diseñar el sistema de movilidad.

3/ Para más información sobre el nuevo plan 2020 -2023 descargarlo ingresando a https://www.buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete/movilidad/noticias/presentamos-el-informe-de-victimas-fatales-2020-y-el-segundo#

Objetivos

En el mediano y largo plazo, esta política integral, busca reducir todo lo posible los índices de siniestralidad vial en la vía pública y minimizar las consecuencias humanas y materiales que se generan a raíz de los incidentes viales.

Ejes de trabajo

Acciones relacionadas con el diseño del espacio público.

Programas de formación y campañas de concientización para mejorar la convivencia y la seguridad vial.

Acciones que promueven el ordenamiento del tránsito, el cumplimiento de las normas y que garanticen un sistema seguro de transporte.

Acciones con participación y compromiso conjunto de la ciudadanía, ONG´S, empresas y dependencias.

El tránsito es un sistema que se construye entre toda la ciudadanía y que se interioriza desde edades tempranas.

Capítulo 1 - Manual teórico de conducción motovehicular

HACIA UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE

Ciudades para las personas

Por la Ciudad circulan peatones, ciclistas y conductores/as (de motovehículos, de distintos medios de transporte público, de camiones, de autos particulares y de alquiler). Los espacios públicos son lugares de encuentro entre personas y de relación entre vecinos y vecinas. Son, por lo tanto, espacios de convivencia.

Cuando se dirige hacia un lugar, normalmente se desea llegar lo antes posible, sanos y salvos, y sin lastimar a otra persona.

Principios básicos del sistema de tránsito mundial:
FLUIDEZ SEGURIDAD

La fluidez y la seguridad en la vía pública son posibles únicamente si existe solidaridad en el tránsito. Se trata de respetar un código –una ley– y, por lo tanto, de respetar a otra persona.

Un antiguo principio legal indica que se le debe pedir más cuidado al más fuerte, en este caso, a quien conduce. Por eso, este manual está destinado a aquellas personas que aspiran a obtener su licencia de conducir: para que tomen conciencia de la peligrosidad que implica conducir un vehículo y de la especial responsabilidad que ello conlleva.

A mayor cantidad de vehículos motorizados, mayor probabilidad de siniestralidad.

Uno de los principales desafíos que afronta la Ciudad Autónoma de Buenos Aires respecto del ordenamiento del tránsito y la seguridad vial es que en este territorio se realizan a diario más de nueve millones de viajes.

En este contexto, la función de las calles debería dejar de ser la de una red de vías rápidas destinadas a los autos, para convertirse en un espacio compartido de convivencia saludable.

Por eso, en la Ciudad de Buenos Aires, se desarrollan obras de conectividad de gran envergadura que buscan dar respuesta y agilidad a la circulación y que promueven una movilidad sustentable.

Contexto
Ciudad de Buenos Aires

9 MILLONES DE VIAJES POR DÍA

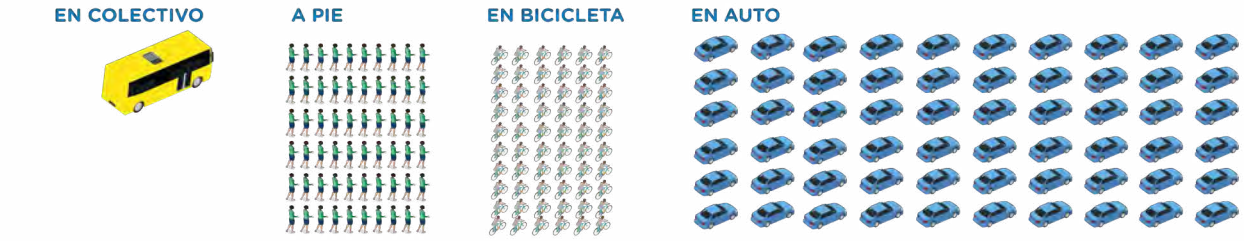
3,5 millones
INTERJURISDICCIONALES

84 % Bonaerenses que viajan a CABA.

16 % Porteños/as que viajan a PBA

5,5 millones
INTERNOS

¿Cuánto espacio necesitan 60 personas para movilizarse?



¿Qué es la movilidad sustentable?

Es una forma de trasladarse de manera fluida, segura y ordenada haciendo hincapié en quienes van a pie y en bici, contribuyendo a una mejor calidad ambiental.

La movilidad es un derecho que, como cualquier otro, está sujeto a ciertos límites. En este caso, tienen que ver con los impactos asociados a cada medio y sistema de transporte. La movilidad, también implica una decisión individual, ya que cada persona tiene la opción de escoger un medio u otro según el desplazamiento que deba realizar.

Hoy, la Ciudad, cuenta con diversas opciones que hacen a la intermodalidad, como la combinación de la caminata con el uso de la bicicleta y el del transporte público. De este modo, se pone foco en los grupos vulnerables, interviniendo zonas donde se debe reducir la velocidad de circulación y se da prioridad a las personas.

Uso de la vía pública de acuerdo a la **Vulnerabilidad**

Esta distinción se realiza teniendo en cuenta: si tienen o no carrocería, el tamaño de ésta y la posibilidad de protección frente a un impacto, la cantidad de personas y el modo en el que son transportadas.

Prioridad peatonal

Es una de las prioridades del Gobierno de la Ciudad en materia de tránsito y transporte. Todas las personas son peatones. Aunque en algún momento del día sean conductoras o pasajeras, se convierten en peatones al descender de cualquier vehículo. De allí surge la importancia de ubicar a las personas como eje central de la movilidad.

Para garantizar una movilidad sustentable hay que reconocer ciertos valores: equidad, eficiencia, seguridad, salud y participación ciudadana. Por eso, para que las personas puedan trasladarse a pie con seguridad, se necesita del compromiso del Estado y de toda la ciudadanía.

En algún momento del día
todas las personas son peatones.

La Ciudad de Buenos Aires se propone pasar de ser una ciudad diseñada para los autos a una ciudad a escala humana, transformándose en un verdadero espacio de convivencia y promoviendo la función social de la vía pública como lugar de encuentro seguro y saludable.

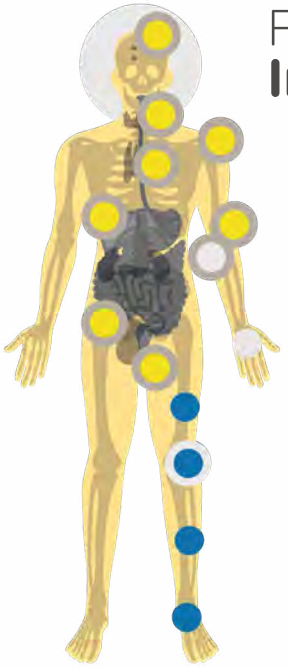
Intervenciones peatonales en Av. Julio Argentino Roca

ANTES

DESPUÉS

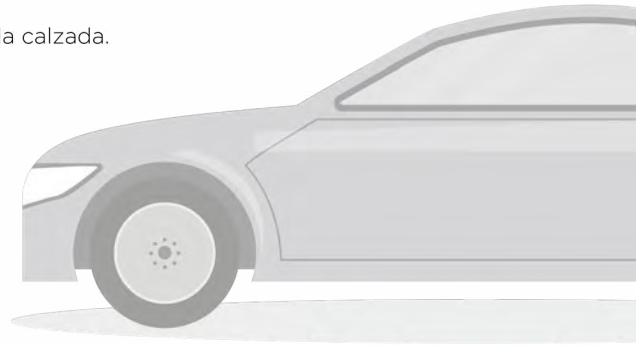
Convivencia vial

El cuerpo humano es frágil frente al impacto de un vehículo. Por eso, es tan importante cumplir con las normas de seguridad y convivencia vial, respetando, por sobre todo, el derecho a la vida.



Fases del **Impacto**[4]

- **CONTACTO:** el paragolpes golpea las extremidades inferiores.
- **VOLTEO:** gira y cae sobre el capó. Luego golpea sobre el parabrisas.
- **PROYECCIÓN:** es impulsado por encima del vehículo.
- **ARRASTRE:** se desliza sobre la calzada.



Cruce de peatones:

- Realizarlo por la senda peatonal y, si no hubiese, hacerlo por las esquinas ya que se es más visible y es por donde se espera su aparición.
- No iniciarlo con la luz del semáforo peatonal anaranjada titilante, ya que no se tendrá el tiempo necesario para finalizarlo sin que el semáforo vehicular habilite su avance. Si éste cambia a titilante cuando ya se ha iniciado el cruce, hay que finalizarlo con mucha precaución.
- Antes de iniciarlo, mirar a ambos lados y establecer contacto visual con quienes conducen los primeros vehículos, ya que es el modo de asegurarse de ser visto/a.
- Esperar siempre sobre la vereda. Al llevar un carrito de bebé, no asomarlo invadiendo la calzada.
- Poner atención al contexto vial. No utilizar auriculares ni teléfono celular ya que son unos de los principales factores de distracción.

4/ Gráfico realizado en base a una recreación de “atropello tipo” en ciudad, a una velocidad de 40km/h., desarrollada conjuntamente por El RACE y GOODYEAR (año 2015).

Al conducir:

- Si un vehículo tiene luz verde y va a girar para ingresar a otra vía, quien conduce tiene la obligación de frenar y ceder el paso, en el caso de que haya peatones cruzando.
- Si una persona cruza por la mitad de la calle, aunque no esté respetando las normas, quien conduce, debe priorizar su integridad física.
- Al ingresar o salir de un garaje se debe priorizar siempre la circulación del peatón/a. Cuando sea posible, para tener un mayor campo visual, se debe avanzar con el vehículo de frente y no marcha atrás.
- Se debe detener el vehículo para que las personas terminen de cruzar, y antes de avanzar, hacer contacto visual con los que aún no comenzaron a cruzar, aún sabiendo que se obstruirá por un momento la bocacalle.
- En calles sin semáforo se debe ceder siempre el paso a peatones siempre que deseen cruzar.
- Los motovehículos tienen prohibido circular por la vereda, aún a baja velocidad. Por eso, si se necesita subir a la vereda, se deberá apagar el motor y descender de la moto. Esta prohibición rige también para los monopatines eléctricos.

Infraestructura vial

Calle prioridad peatón

Características: la calzada y la acera se encuentran en un mismo nivel y están separadas mediante bolardos.
Aplicación: calles de convivencia entre peatones y vehículos habilitados en interiores de macromanzanas.
Circulación vehicular: prohibición general, excepto vehículos de emergencias y frentistas.
Velocidad máxima: 10 km/h.[5]

Calle peatonal

Características: es un espacio urbano destinado únicamente al tránsito de peatones.
Aplicación: calles con gran actividad comercial o administrativa.
Circulación vehicular: sólo de forma extraordinaria.

5/ Este tipo de calle pertenece a las llamadas “calles de convivencia”, destinadas preferentemente a la circulación peatonal, donde se admite la circulación restringida de vehículos a una velocidad máxima de 20 km/h. Sin embargo, en la zona de “Centro Peatonal¨, dada la afluencia y circulación de peatones, se redujo la velocidad de circulación a 10 km/h a través de señalética.

Direccionadores peatonales

Características: es un sistema de señalética vertical informativa que orienta al peatón/a sobre distancias, tiempos estimados, dirección de destinos posibles y medios de transporte con los que se puede hacer combinación.
Aplicación: en lugares con intenso flujo peatonal.

Senderos escolares

Características: se intervienen las sendas peatonales con pintura reflectiva amarilla y blanca.
Aplicación: alrededor de establecimientos escolares para dar aviso a quienes conducen de que deben adoptar una conducta de máxima prevención. Forman parte del Programa "Senderos Escolares[6]".

Sube y Baja

Características: son demarcaciones horizontales con pintura amarilla reflectiva que delimitan un carril de detención de vehículos para el ascenso y descenso seguro de escolares.
Aplicación: en la puerta de los establecimientos escolares. Forma parte del Programa "Sube y Baja[7]".
Circulación vehicular: refuerza la prohibición de estacionamiento a menos de 10 metros a cada lado de entrada de instituciones educativas en horario escolar; mejora el ordenamiento del tránsito al generar una mejor convivencia, y aumenta la seguridad vial del alumnado y de vecinos y vecinas del barrio.

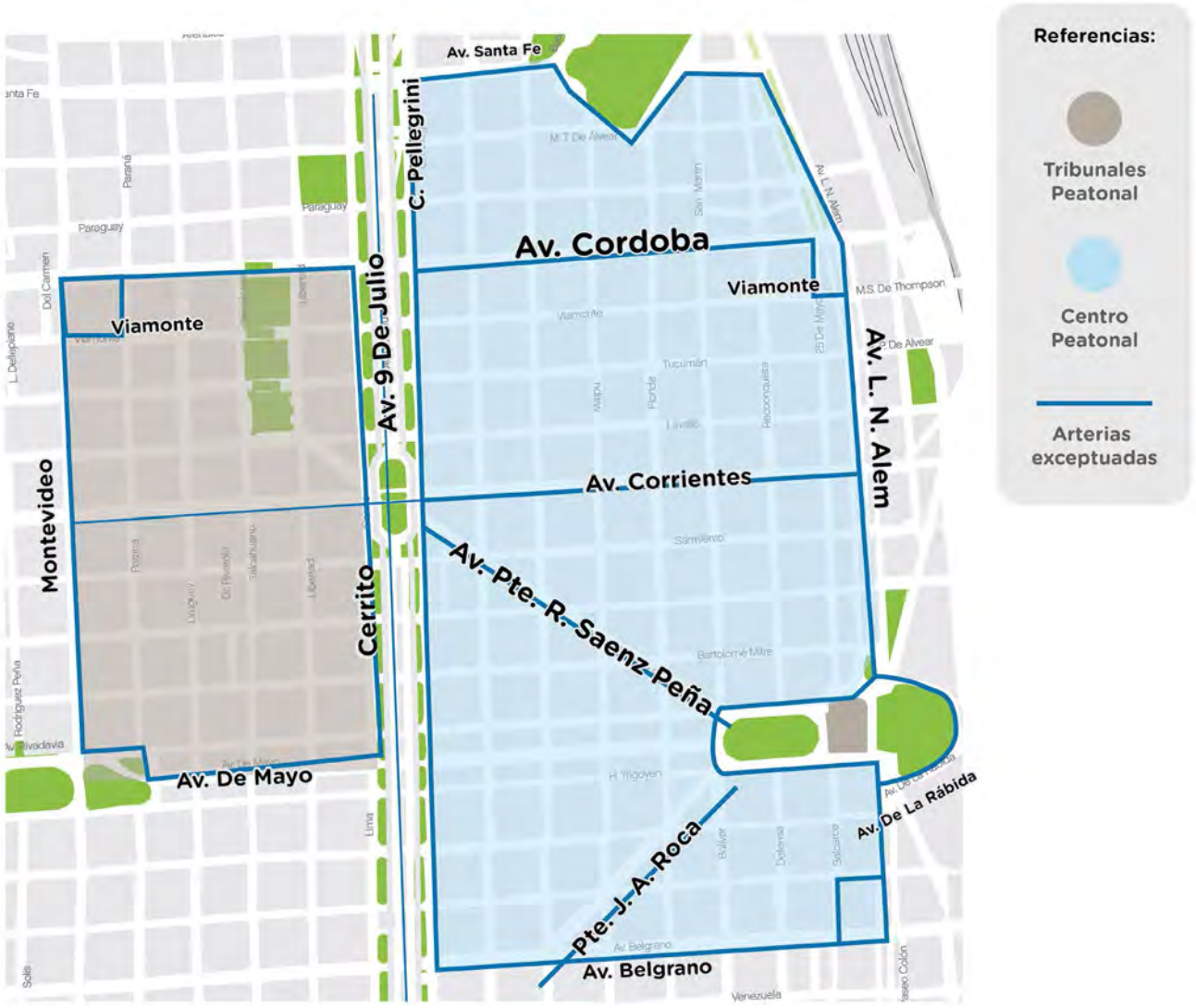
6/ Los Senderos Escolares son áreas protegidas por Agentes de Prevención de la Ciudad, el Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito, la Policía de la Ciudad y los guardianes escolares. También cuentan con la colaboración de comerciantes de la zona, que ofrecen el espacio de sus locales como un sitio de resguardo para alumnos/as de los colegios de las inmediaciones ante eventualidades que así lo requieran.
Más información en https://buenosaires.gob.ar/justiciayseguridad/senderos-escolares
7/ Más información en www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/sube-y-baja

Intervenciones peatonales

Características: son calles demarcadas con pintura reflectiva color arena en el centro y una doble línea blanca como delimitación, que recrean un espacio (con macetas, mesas y/o sillas) diferente de la calzada vehicular.
Aplicación: esquinas de mayor riesgo peatonal, en donde se amplían las veredas y se crean cruces más cortos, para que las personas sean más visibles en el tránsito.
Circulación vehicular: instan, a quienes conducen, a reducir la velocidad y el radio de giro de los vehículos.

Áreas con prioridad peatonal:

Tribunales, Retiro, Casco Histórico, Once, Microcentro y Corrientes[8]: en estas zonas, es tal la afluencia y circulación de peatones, que se decidió crear estas áreas con prioridad peatonal, con el fin de mejorar la calidad de vida de los vecinos y vecinas, la convivencia, el tránsito, la seguridad vial y el medio ambiente.



8/ Más información en https://www.buenosaires.gob.ar/compromisos/5-nuevas-areas-con-prioridad-peatonal

Infraestructura: se realizaron mejoras como la nivelación de calzadas, recuperación de veredas, mejoras en la iluminación de las calles, instalación de estacionamientos para bicicletas y paradas de colectivos y la colocación de nuevos canteros, bancos y luminarias.

Carriles: en el tramo de Av. Corrientes, desde Callao hasta Cerrito, se creó un cantero central para dividirla en dos partes: sobre la izquierda se adecuaron dos carriles que se convierten en área peatonal por la noche (de 19:00 a 02:00), y sobre la derecha se conservan otros dos carriles, que son exclusivos para el transporte público (taxis y colectivos) las 24 horas.

Restricción vehículos particulares:

En este horario sólo pueden circular aquellas personas que tengan el "Permiso de ingreso al Centro Peatonal o a Tribunales Peatonal" vigente[9]. Para solicitar permiso se deberá acreditar una cochera donde se pueda guardar el vehículo.

Estacionamiento: está prohibido de 7 a 21 hs.

Circulación: se permite libre circulación

A PIE

BICI

TRANSPORTE PÚBLICO

TAXI

Zona 30

Características: los ingresos a esta zona están identificados con una senda peatonal en rojo y blanco, cartelería vertical de aviso y señalización horizontal de "Máxima 30".
Objetivos: disminuir la cantidad de siniestros entre vehículos y peatones, reordenar el tránsito y priorizar la movilidad peatonal y el uso de la bicicleta para mejorar la seguridad vial, la convivencia y las condiciones ambientales de la zona.
Velocidad y siniestros viales: diferentes investigaciones muestran que, una disminución del 5% en la velocidad promedio, podría reducir en un 30% la cantidad de las víctimas fatales por siniestros viales.
Aplicación: en el barrio de Villa Real, en el perímetro comprendido por las calles Ramón Lista, Nogoyá, Juan E. Martínez e Irigoyen.

9/ El "Permiso de ingreso al Centro Peatonal o a Tribunales Peatonal" autoriza a ingresar (acreditando una cochera privada o comercial) o a circular en el horario que rige la restricción. El permiso se puede tramitar únicamente en forma online en http://transito.buenosaires.gob.ar/permisosba/default.aspx . Para más información, comunicarse al 147.

Bicicleta

Las modificaciones en la infraestructura de la Ciudad de Buenos Aires se realizaron para dar respuesta a las necesidades que surgen en una ciudad en continuo crecimiento.

Tanto el uso del transporte público, como el caminar y andar en bicicleta o monopatín eléctrico, son primordiales en este nuevo estilo de movilidad, ya que ayuda a disminuir la contaminación, beneficiando la circulación[10].

El uso de la bicicleta ha tenido una evolución notable en los últimos años y se ha convertido en uno de los principales agentes de cambio de la Movilidad Sustentable.

La bici como agente de cambio en la **Movilidad Sustentable**

Condiciones de seguridad

Estado de la bici

Se debería realizar una revisión mecánica de forma periódica[11] y, antes de salir, hacer un simple chequeo.

- La cadena debe estar tensa y bien colocada (en los engranes de la estrella y las velocidades).
- Los neumáticos deben tener una correcta presión. Si al apretar la rueda se nota floja, significa que le falta aire y debe ser inflada, o que está pinchada y debe ser reparada.
- Para revisar el correcto funcionamiento de los frenos, es recomendable caminar al lado de la bici y accionar los frenos. Si se debe apretar muy fuerte, esto es una señal de que los frenos están desgastados.
- Es fundamental que todas las partes de la bici estén bien sujetas.

10/ Para calcular el ahorro de emisiones de dióxido de carbono (CO_2), los beneficios en la salud y en lo económico, ingresar en https://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/huellaecologica
11/ Más información se puede consultar "El Manual del Ciclista" del GCBA en https://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/pedalea-seguro/manual-ciclista

Protección y vestimenta

Al no tener carrocería la bici es un vehículo vulnerable, por eso el uso del casco es de vital importancia. Siempre se debe usar un casco homologado, vigente, acorde al talle de la cabeza y en buen estado, sin que haya sufrido fuertes golpes, ya que sus materiales podrían haberse afectado.

Recomendaciones

Su correcta ubicación es de manera horizontal (ni hacia adelante, ni hacia atrás) y se debe ajustar correctamente, colocando la hebilla debajo de la mandibula con las correas tensas, pero de modo que permita abrir y cerrar la boca.

Normas de tránsito

Al igual que cualquier persona que hace uso de la vía pública, quien conduce una bicicleta debe respetar las normas de tránsito. Conocer las señales de tránsito y cumplirlas ayudan a disminuir los riesgos.

Acompañante

Se puede llevar una persona de acompañante si se dispone de asiento adicional, posapiés y agarradera. Además, debe viajar sentada en la misma posición que quien conduce, por detrás, sin impedir ni limitar sus movimientos.

Carga

Se pueden transportar cargas o equipajes siempre que estén asegurados con firmeza a la bicicleta, no afecten su estabilidad ni dificulten su conducción, y sólo si sus dimensiones no sobresalen de los extremos del manubrio o de su longitud. Llevar elementos sueltos o colgados del manubrio, pueden afectar la estabilidad y maniobrabilidad.

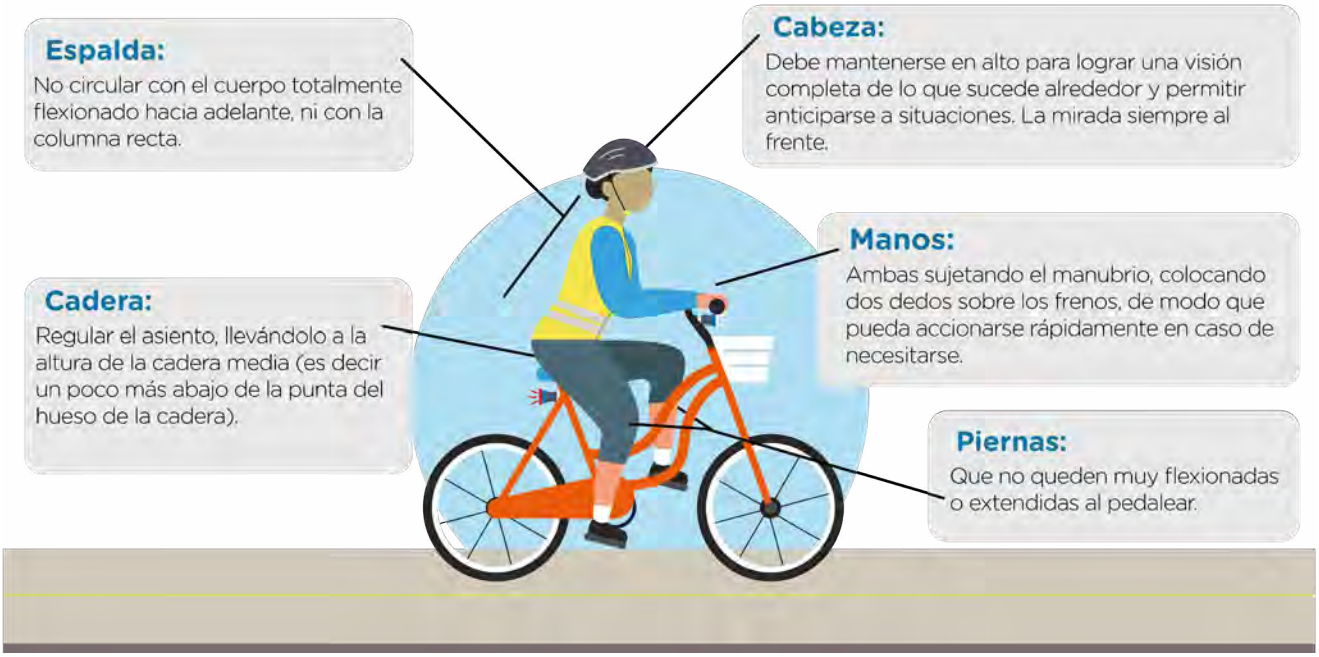
Capacidad natural

Para andar en bici se requiere de un buen estado psicofísico, por lo que no se puede estar bajo los efectos de estupefacientes ni de alcohol. En condiciones óptimas se tarda aproximadamente 1 segundo entre que se percibe un estímulo (por ejemplo, el cruce inesperado de una persona) y se reacciona a él (accionar el freno), mientras tanto la bici continúa su marcha (en 1 segundo en bici se recorren aproximadamente 4,20 mts., que es el equivalente al largo de un automóvil).

Al consumir este tipo de sustancias, este tiempo de reacción se ve incrementado, generando un mayor riesgo vial.

Utilizar auriculares y dispositivos electrónicos también interfieren con la capacidad de atención del ciclista, ya que son un factor de distracción que impide conectarse con lo que sucede alrededor.

Postura corporal



Convivencia vial

Moverse en la Ciudad requiere de atención y compromiso de toda la ciudadanía. Mejorar la convivencia implica reconocer los derechos y obligaciones de cada persona, y comprender su punto de vista, empezando por el más débil.

Edades y vías para circular

En veredas: sólo podrán circular quienes tengan menos de 12 años, a la menor velocidad posible y respetando la prioridad de paso peatonal. Si alguien mayor de 12 años necesita subir a la vereda, deberá bajar de la bici.

En bicisendas: no existe un límite de edad para circular por ella.

En calzadas y ciclovías: a partir de los 12 años (quienes tengan menos de esa edad sólo pueden circular acompañados por otro/a ciclista mayor de 18 años). Las ciclovías son de uso obligatorio en aquellos tramos de arterias donde estén presentes y, dónde no lo estén, podrán circular por la calzada, evitando hacerlo por la zona central de la misma.

Prohibida su circulación en: autopistas y vías rápidas, Av. 9 de Julio y arterias peatonales.

Bicicleta con asistencia eléctrica: a partir de los 16 años. La velocidad máxima permitida para circular es de 25 km/h. y el motor auxiliar puede tener una potencia máxima de 1500 Watts.

Distancia de seguridad

Está prohibido circular agarrados a otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

Se recomienda mantener una distancia de 1,5 mts. de los vehículos estacionados como precaución ante la posible apertura de puertas.

Esta distancia prudencial y el ancho de las vías, hacen que, en algunos trayectos, sólo sea posible el paso de un vehículo por vez.

Es recomendable, en estos casos, permanecer en el centro de la calzada y no acercarse al borde de la misma, hasta que haya suficiente lugar para ser sobrepasado de manera segura.

Sobrepaso

Para realizarlo de manera segura:

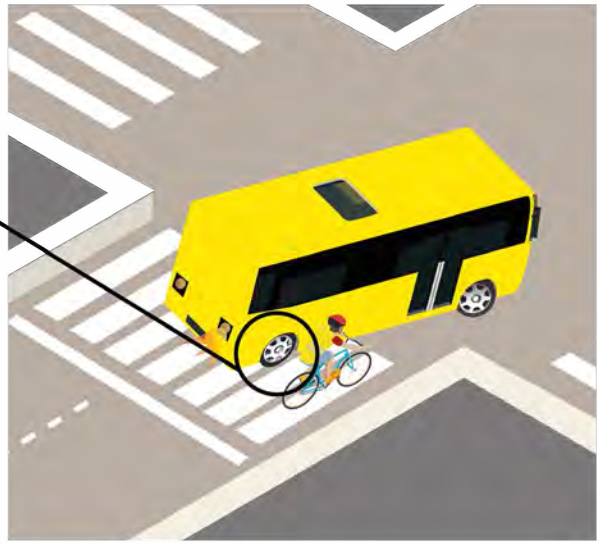
- Se debe hacer por el lado izquierdo.
- Asegurarse de que la zona del carril que se va a ocupar esté libre y que no se acerque ningún vehículo por detrás.
- Anticipar la maniobra con la seña correspondiente.
- Dejar una distancia lateral de 1,5 mts. del vehículo sobrepasado.

Giros y off-tracking

Este fenómeno se produce cuando vehículos de gran porte giran.

La trayectoria de sus ruedas traseras tienen un arco de curvatura menor que las delanteras.

Lo que puede resultar peligroso si quien conduce una bici se encuentra muy "pegado/a" al colectivo o camión, ya que se ubicó en un punto ciego.



Recomendaciones

- La bici es un vehículo y quienes la conducen tiene el mismo derecho a circular, que las demás personas. Respetar su prioridad de paso.
- Si se circula detrás de una bici, se debe mantener una distancia prudencial y en el caso de querer sobrepasarla, se debe dejar una distancia lateral de 1.5 mts.
- Si el ancho de la vía no permite realizar el sobrepaso, no se debe tocar bocina ni conducir de forma temeraria. Se debe esperar a que, quien conduce la bici, tenga espacio suficiente para facilitar el paso.
- Poner atención a estas señas que anticipan maniobras:

Giro a la izquierda:
Brazo izquierdo extendido

Detenerse:
Mano izquierda levantada

Giro a la derecha:
Brazo derecho extendido

- Al cambiar de carril o realizar un giro, se debe señalizar la maniobra con anticipación y chequear que una bici, no haya quedado ubicada en un punto ciego.
- Al acercarse a una senda verde, se debe disminuir la velocidad y mirar hacia ambos lados antes de cruzar, ya que por ahí pueden circular bicis en ambos sentidos.
- No invadir ni estacionar sobre las ciclovías. Esos "cinco minutos" pueden poner en riesgo a ciclistas.

Infraestructura vial

Red de bicisendas y ciclovías protegidas

Se diseñó para fomentar el uso de la bicicleta, mejorar la convivencia en el tránsito y la seguridad de ciclistas. Integra distintos puntos estratégicos de la Ciudad (centros de transbordo, universidades, escuelas y hospitales), permitiendo también, la interconexión con otros medios de transporte.

Bicisendas

Sector señalizado y acondicionado especialmente en veredas y espacios verdes para la circulación de bicicletas y monopatines eléctricos. Cuando no existe la posibilidad de construir una ciclovía sobre la calzada, se construye una bicisenda sobre la vereda, siempre y cuando no genere conflictos con la circulación peatonal.

Ciclovías

Sector de la calzada señalizado especialmente con una separación física o demarcación horizontal para la circulación exclusiva de bicicletas y monopatines eléctricos, de modo que sean resguardados del tránsito vehicular.

Las ciclovías se ubican generalmente en el margen izquierdo de la calzada y son de doble sentido de circulación. Cuentan con señalización vertical, horizontal y táctil o con intervenciones físicas en el pavimento, para disminuir la velocidad del resto de los vehículos.

Ante una intersección con una senda verde, la persona que conduce debe saber que está por atravesar una vía donde hay una bicisenda o una ciclovía. Por lo tanto, deberá extremar su precaución, disminuir la velocidad del vehículo y reforzar la conducta de mirar hacia ambos lados, ya que por la bicisenda o ciclovía pueden circular bicicletas o monopatines eléctricos en ambos sentidos.

Estacionamiento de bicicletas

Se puede estacionar sobre las veredas, siempre y cuando no perturben la circulación peatonal. Si están presentes, se deben utilizar los bicicleteros instalados en bocas de subte, edificios públicos, comunas, hospitales, escuelas, universidades, centros comerciales, espacios verdes, espacios culturales y veredas del Microcentro y en las principales avenidas de la Ciudad.

Los estacionamientos comerciales o garajes tienen la obligación de disponer de espacios para bicicletas y su tarifa debe ser proporcional al tamaño del vehículo[12]. Además, la Ley 4619/13 establece que los espectáculos masivos deben disponer de espacios gratuitos y seguros para el estacionamiento temporario de bicicletas.

Sistema de transporte público en bicicleta

Para incentivar el uso de bicicletas como medio de transporte, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha creado el Sistema Público de Bicicletas: sencillo, automático, que funciona las 24 horas los 365 días del año[13].

Para retirar una bici, se debe acercar a una estación, generar un código a través de la app (es necesario contar con la última versión de la aplicación BA Ecobici por Tembici) e ingresarlo en el anclaje de la bici. Su devolución puede hacerse en cualquier estación.

12/ Según decreto 485/10 que reglamentó Ley 1752/05 de estacionamiento comerciales.
13/Para más información ingresar en https://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/sistema-ecobici/como-utilizar-el-servicio

Monopatín eléctrico

Es un nuevo modelo de vehículo que brinda soluciones de movilidad urbana y favorece los desplazamientos peatonales, debiendo convivir con los medios de transporte tradicionales.

Requisitos para circular en la vía pública

- Sistema de frenos que actúe sobre sus ruedas.
- Base de apoyo para los pies.
- Timbre o bocina que permita llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano.
- Elementos reflectantes que permitan una adecuada visibilidad.
- Disponer al menos de una luz delantera y una luz trasera para su visibilidad en condiciones de poca iluminación.
- Potencia máxima del motor: 500 Watts.
- Límite de velocidad máximo general: 25 km/h.
- Edad mínima para su conducción: 16 años.
- Usar casco.
- Se puede circular por bicisendas y calzadas, siendo obligatorio hacerlo por ciclovías si están presentes.
- Respetar las normas de tránsito.

Prohibiciones

- Circular por las veredas, autopistas y otras vías rápidas, Av. 9 de Julio y arterias peatonales.
- Utilizar vehículos impulsados con motor a combustión (mayor peligrosidad y contaminación ambiental).
- Tener acompañante.

Sistema de transporte público

Al elegir el transporte público como alternativa de movilidad, no sólo se contribuye a disminuir las emisiones de CO2 (dióxido de carbono) que contaminan el ambiente, sino también se colabora con una circulación más fluida y saludable: por ejemplo, mientras que un colectivo transporta 40-50 personas, en ese mismo espacio, dos automóviles sólo llevan 3-4 personas cada uno. Para colaborar con esta elección, la Ciudad de Buenos Aires implementó algunos cambios.

Infraestructura vial

Cajones amarillos

Delimitaciones de trazo amarillo discontinuo, que marcan la zona de la calzada reservada para la detención de los vehículos de transporte colectivo de pasajeros/as. En el centro está pintada la identificación de la línea correspondiente. De este modo, se refuerza la prohibición de estacionar y detenerse dirigida a otros vehículos.

Bulbos para la espera de colectivos

Plataformas elevadas para la espera del colectivo que eliminan los movimientos de entrada y salida del carril necesarios para el transbordo de pasajeros/as, asegurando que la detención se realice de forma paralela al cordón. Esto hace que el servicio sea más rápido y fluido, pero también más seguro al hacer más visibles a peatones en un espacio protegido.

Carriles exclusivos

Bandas longitudinales demarcadas en la calzada y señalizadas con un rombo y el tipo de vehículo autorizado a circular, estableciéndose una separación del resto del tránsito vehicular. Mejoran las condiciones de circulación del transporte público al propiciar que éste transite por las avenidas e incentivar que los autos particulares, motos y bicicletas lo hagan por las calles aledañas[14].

Circulación:

• Los vehículos particulares que utilicen una cochera cuyo ingreso sea a través de un carril exclusivo deben portar un permiso de acceso, que se tramita de forma gratuita.

• El ingreso de vehículos particulares con este permiso debe realizarse en la intersección inmediata anterior a la zona de acceso o de detención prevista. Para su egreso, sólo se permite la circulación por los carriles exclusivos hasta la intersección más próxima, en la cual deben abandonarlos.

• Fuera del horario de restricción, otros vehículos pueden circular libremente[15].

Metrobus de Buenos Aires (MBA)

Este sistema combina colectivos articulados y tradicionales con carriles exclusivos, los cuales están ubicados en el centro de la calzada o bien adyacentes a alguno de los cordones de las arterias de circulación.

Circulación:

• Si al llegar a una intersección se observa una senda de color rojo, eso indica que allí hay un cruce de Metrobus.

• El ingreso de peatones a las estaciones debe realizarse por la rampa correspondiente y nunca a mitad de cuadra.

• Por estos carriles sólo circulan determinadas líneas de colectivos y vehículos destinados al servicio de emergencia en cumplimiento de sus funciones. Por lo tanto, quedan excluidos todos los vehículos que no cumplen con estos requisitos (bicicletas, autos particulares, taxis, remises, combis, etc.) y su circulación, de manera transitoria o permanente, es considerada infracción y motivo de retención de la licencia de conducir.

Centros de transbordo

Promueven la intermodalidad al facilitar las combinaciones de colectivos, trenes, subtes y bicicletas. De este modo, se generan espacios de espera más confortables y seguros, especialmente para peatones, al acortar tramos de los cruces con apoyos peatonales intermedios.

14/ Las avenidas son más aptas para la circulación del transporte público dado que los ruidos y emanaciones de gases y partículas se disipan allí más rápido que en las calles laterales.

15/ Para más información ingresar a https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/viaspreferenciales

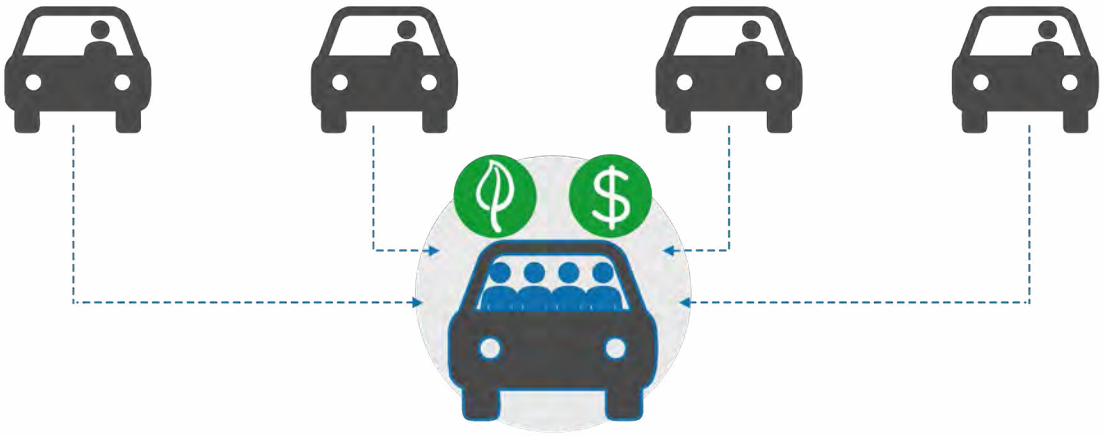
Viaje compartido

La relación entre el espacio que ocupa un auto y la cantidad de personas que trasladan, hace que se piensen alternativas más sustentables de movilidad que nos permitan hacer un mejor uso del espacio público. Por eso, siempre que se pueda es recomendable caminar, usar la bicicleta o el transporte público.

Ahora bien, cuando se elige la opción de viajar en auto, se recomienda la práctica del carpool o viaje compartido, que consiste en compartir un automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales, y así optimizar su uso, al maximizar la cantidad de asientos utilizados.

Beneficios

- Reduce la congestión del tránsito: al compartir el viaje con otras personas conductoras, habrá cuatro autos menos en la calle circulando.
- Brinda más lugar para estacionar.
- Cuida el medioambiente.
- Ahorra costos de combustible, peaje y estacionamiento.



Priorizar una movilidad sustentable es cuidar de las personas y del medio ambiente.

Capítulo 2 - Manual teórico de conducción motovehicular

CONDUCIR ES UN ACTO DE RESPONSABILIDAD

La posibilidad de movilizarse por la Ciudad es un derecho que, como cualquier otro, conlleva responsabilidades. Se participa del tránsito de una manera u otra, y la manera en que se moviliza puede contribuir a generar situaciones seguras o de riesgo.

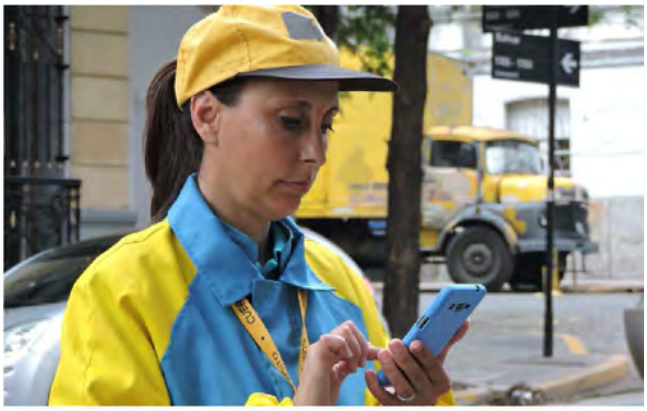
A través de la repetición de conductas, se refuerzan respuestas a situaciones similares. Pero no todas las conductas son adecuadas desde el punto de vista de la seguridad, aunque a veces se naturalicen a partir de las repeticiones. Para romper con estas pautas de conducta incorporadas, es necesario observarlas desde otro punto de vista: aprender y conocer el sentido de las normas para respetarlas por convicción y no sólo por obligación. Se trata, en fin, de entender que las normas son el producto de un consenso para la convivencia; una construcción social, no algo arbitrario.

Si se decide movilizarse conduciendo un vehículo, la responsabilidad que se debe asumir es todavía mayor, porque según la velocidad que se desarrolle, el tamaño de la carrocería y el peso que se transporte, se generará un riesgo mayor a la hora de circular, por eso, conducir, es un acto de responsabilidad. Cada persona elige entre infinidad de opciones y en esa decisión, indefectiblemente, se involucra a quienes comparten la vía pública.

Responsabilidades legales

La conducción en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al igual que todas las conductas al movilizarse en la vía pública, debe ajustarse a la norma establecida en la Ley 2148. Las acciones que no cumplan con esta norma, serán pasibles de sanciones a determinar en cada caso por la autoridad competente y el tipo de responsabilidad que conllevan.

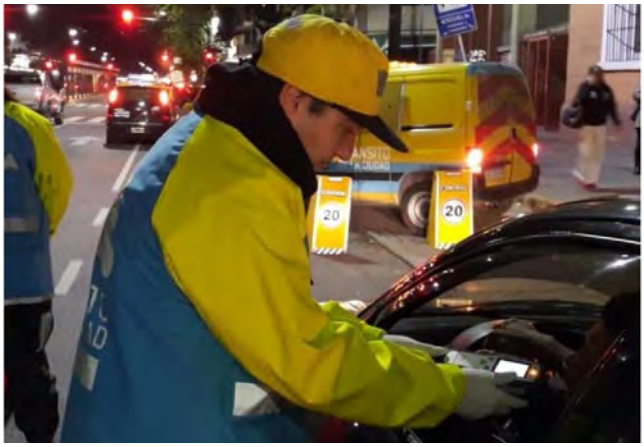
Responsabilidad administrativa



Es aquella en la que no hay daños ni lesiones. Se trata de multas o faltas de tránsito, que pueden ser leves o graves, y se miden en unidades fijas[16]. Si la autoridad de control labra un acta de infracción ante una falta cometida por quien conduce, la misma debe resolverse ante la oficina de la Dirección General de Administración de Infracciones que corresponda.

16/ El valor de la unidad fija será establecido de forma semestral por la Subsecretaría de Justicia de acuerdo al precio de venta al público en moneda de curso legal equivalente a medio litro de nafta de mayor octanaje. Fuente: Ley 451 C.A.B.A, art. 18 y 19; Decreto N°70, art. 14604.

Responsabilidad contravencional



Se trata de una conducta antijurídica que es considerada como cuasidelito. Las conductas, en materia de tránsito, involucradas en este tipo de responsabilidad son: darse a la fuga luego de haber participado de un incidente; conducir un vehículo con un nivel de alcohol en sangre igual o superior a un (1.0) gramo de alcohol por litro de sangre o bajo la acción de otras sustancias que disminuyan la aptitud; y participar, disputar u organizar competencias de velocidad o destreza con vehículos motorizados en la vía pública. Cabe aclarar que la persona que se da a la fuga en un siniestro vial comete una contravención, pero si se deja a alguna persona herida puede ser juzgada por el delito de abandono de persona. Estas conductas se sancionan con apercibimientos, inhabilitaciones temporales, fianza o trabajo comunitario, entre otros[17]. Esto no exime de la responsabilidad administrativa por el mismo hecho: la sanción por falta se aplica sin perjuicio de la pena contravencional que se imponga.

Responsabilidad civil

Es la obligación, que recae sobre una persona, de reparar el daño ocasionado a otra por medio de un resarcimiento económico (indemnización), ya que no se puede restablecer lo dañado a su estado anterior. Para dar inicio a una demanda en materia de responsabilidad civil, es determinante la existencia de un daño real que afecte a un particular como consecuencia de un incidente. Este tipo de responsabilidad es transferible. En el caso de las personas menores a 18 años, se transfiere a la persona que firma la autorización al momento de solicitar la licencia (padre, madre o tutor legal[18]),y de estos a las aseguradoras[19].

Responsabilidad penal

Es la consecuencia jurídica de la realización de un delito descripto en el código penal, que provocó lesiones o puso en peligro la integridad física de otras personas o daños de un bien material. A partir de los 16 años cualquier persona es responsable penal de sus actos, por lo tanto, esta responsabilidad es intransferible. Dentro de las posibles sanciones se encuentra la privación de la libertad[20].

Conductor/a responsable de un incidente de tránsito: formas jurídicas

Negligencia: actuar con descuido u omitir actuar en el cumplimiento de una obligación legal. Por ejemplo: circular con un vehículo sin algún elemento de seguridad obligatorio, o en malas condiciones.

Imprudencia: falta de precaución para evitar un riesgo o actuar en forma precipitada. Por ejemplo: el exceso del límite de velocidad, circular a contramano o violar la señalización luminosa de un semáforo.

Impericia: falta de respuesta adecuada frente a las circunstancias de circulación en la vía, por falta de práctica en la conducción del vehículo.

17/ El Código Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sanciona las conductas que por acción u omisión dolosa o culposa implican daño o peligro cierto para los bienes jurídicos individuales o colectivos protegidos. Fuente Ley 1472 Código Contravencional de C.A.B.A.N°70, art. 14604
18/ El art. 1756 del Código Civil y Comercial de la Nación Argentina dice: “Otras personas encargadas. Los delegados en el ejercicio de la responsabilidad parental, los tutores y los curadores son responsables como los padres por el daño causado por quienes están a su cargo”.
19/ Fuente: Ley 17.418.
20/ Fuente: Código Penal de la Nación Argentina, Art. 84, art. 94 y art. 193 bis, modificados el 22/12/16 por Ley 27.347, Art. 1 al 6.

Documentación obligatoria[21]

Documento Nacional de Identidad[22]

Función: acredita la identificación de cada ciudadano/a argentino/a y extranjero/a con domicilio en el territorio del país. Puede ser requerido para verificar que coincida con los datos de la licencia de conducir, ya que ésta no sirve como documento que acredite identidad.

En el caso de personas extranjeras deberán portar documentación personal vigente.

Licencia de Conducir

Función: expedida por la autoridad competente, certifica que la persona titular se encuentra habilitada a conducir determinado vehículo en la vía pública, luego de haber cumplido con ciertos requisitos[23].

Obtención: no es un simple trámite administrativo. Debido a la responsabilidad que conlleva, es obligatoria y la persona es evaluada para saber si cuenta con las aptitudes psicofísicas y la idoneidad teórico-práctica necesarias.

Al existir distintos tipos y usos de vehículos, también son necesarias diferentes clases de licencias, ya que para cada una de ellas se requiere conocimientos específicos[24].

Vigencia: dependerá de la edad y del resultado del examen psicofísico. No está permitido conducir sin licencia ni hacerlo con una vencida, excepto que su vencimiento fuese un día inhábil, en cuyo caso se traslada al día hábil siguiente. La normativa vigente indica que conducir con la licencia vencida es motivo de retención por parte de un/a agente de tránsito o de otra autoridad de control.

En el caso de que se encuentre vencida, se puede realizar la renovación si el vencimiento no superó el año. Si supera ese plazo, se debe volver a tramitar como si se tratase de un otorgamiento.

Edad mínima: 16 años para ciclomotores y 17 años para las restantes categorías, salvo en conductores/as profesionales que debe ser de 21 años. Estas edades mínimas no tienen excepciones y no pueden modificarse por emancipación de ningún tipo.

Educación vial: con el objetivo de promover la educación y la prevención vial, el Gobierno de la Ciudad facilita una pista de aprendizaje para poder realizar las prácticas de manejo de manera segura[25]. Además, la escuela de educación vial dicta cursos de capacitación teórica obligatorios para el otorgamiento de la licencia de conducir y videos para su renovación, ya que es necesaria una permanente actualización de contenidos en materia vial.

21/ Esta documentación es exigida para conducir todo tipo de vehículo en CABA. La Ley Nacional 24449 en su art. 37 agrega los comprobantes de pago del impuesto a la radicación del vehículo y del peaje cuando correspondiese. Además, según su uso, se agrega otra documentación específica de acuerdo a la normativa que regule su actividad (taxis, transporte colectivo de pasajeros, de sustancias peligrosas, etc.).
22/ Desde el 31 de Marzo de 2017, rige de manera obligatoria el nuevo DNI digital, quedando sin vigencia los DNI de confección manual, según Res. N° 1740/2016. (Fuente: Res. 480/2016).
23/ La tramitación de la obtención y la renovación de la licencia deben realizarse frente a la autoridad competente de la jurisdicción que figura en el DNI. En el caso de CABA, la Dirección General de Habilitación de Conductores expide la Licencia Nacional de Conducir que permite conducir en todo el territorio argentino y en los países que están suscriptos a la convención de Ginebra de 1949.
24/ Para más información sobre los requisitos para el proceso de obtención de la licencia de conducir ingresar en https://www.buenosaires.gob.ar/tramites/otorgamiento-de-licencia-de-conducir
25/ Para conocer horario de funcionamiento y requisitos necesarios, ingresar en https://www.buenosaires.gob.ar/licenciasdeconducir/practicas-de-manejo

Conductor/a principiante

Función: toda persona que obtiene su licencia por primera vez, sea para motovehículos o para automóviles, tiene la condición de conductor/a principiante[26].

Restricciones: si bien no hay un número de horas de conducción que asegure la experiencia necesaria para hacerlo de manera eficiente, la práctica influye en todo accionar humano y en este caso en particular, la falta de práctica junto con otras variables (como velocidad, tiempo de reacción, etc.) puede intervenir en la producción de un siniestro vial.

- Durante los primeros 6 meses, no podrán circular por arterias donde se permitan velocidades superiores a 70 km/h y deberán llevar el cartel de principiante. En el caso de conducir un automóvil, se lo deberá exhibir en la parte inferior del parabrisas y en la luneta. Si se trata de un motovehículo, deberá llevarlo consigo, como el resto de la documentación obligatoria.
- No podrán circular con más de 0,0 gramos de alcohol por litro de sangre durante los dos años en que mantienen la condición de principiante.

Cédula de identificación del vehículo[27]

Función: expedido por la Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad Automotor (DNRPA) identifica al vehículo y al titular o autorizado/a para su uso. Esto significa que, en caso de no portarla, no habrá manera de certificar que quien conduce sea el dueño/a del vehículo o tenga autorización para usarlo[28].

Tipos: la DNRPA antes emitía cédulas diferentes de acuerdo al tipo de vehículo y si se trataba del titular o de alguien autorizado a conducirlo. Para unificar las distintas cédulas existentes, se creó una nueva cédula de identificación del automotor que reemplaza a todas las que se entregaban anteriormente (que, de todos modos, continúan vigentes). De esta manera, todos los vehículos tendrán el mismo tipo de cédula, tanto para la persona titular como para la autorizada.

Cédula verde (Titular)

Cédula azul (Autorizado)

Cédula marrón Motovehículos (Titular)

Cédula rosa Motovehículos (Autorizado)

26/ Estas clases de licencias no dan antigüedad entre sí. Además, no serán principiantes quienes acrediten antigüedad con licencia de este u otro municipio o país.
27/ O permiso certificado ante escribano público en caso de no ser el titular del vehículo.
28/ En caso de extravío, robo o hurto, la cédula puede ser reemplazada por la denuncia policial correspondiente y el título de propiedad solo durante los 15 días posteriores al hecho, según artículo 6.1.2 inc b del Código de Tránsito y Transporte de CABA.

Vigencia: 1 año, aunque no tiene vencimiento para la persona titular ni para los taxis, remises y vehículos de carga o de pasajeros/as debidamente autorizados (cuando la cédula especifica el servicio que están prestando).

Uso: si la cédula de identificación del vehículo (ex cédula verde o marrón) se encuentra vigente, cualquier persona con licencia para esa categoría puede conducirlo.

Sin embargo, en el caso de que estuviese vencida, sólo su titular podrá conducir el vehículo. Tampoco se puede conducir un vehículo con una "cédula para autorizados a conducir" a nombre de otra persona. Este documento es personal, intransferible y no tiene vencimiento.

Al vender el vehículo se deben entregar en el registro nacional de la propiedad automotor, tanto la cédula de identificación del automotor como la de las personas autorizadas a conducir y serán dadas de baja automáticamente.

Trámite: quien sea titular del vehículo puede tramitar la cantidad de "cédulas para autorizados a conducir" que desee.

Equipo de GNC

Si un vehículo posee equipo de GNC, debe llevar la cédula de identificación de dicho equipo y la oblea obligatoria vigente.

Comprobante del seguro obligatorio

Función: para dar protección a las víctimas de siniestros de tránsito y asegurarles una indemnización por daños sufridos, todo vehículo debe estar asegurado por una póliza que cubra, como mínimo, eventuales daños causados a terceras personas, sean o no transportadas. Por lo tanto, para demostrar con su cumplimentación, es obligatorio circular con el certificado del seguro de responsabilidad civil, independientemente de la vía por la cual se circule.

Certificado de Verificación Técnica Vehicular obligatoria (VTV) y oblea

La Ley 2265 establece el cumplimiento de la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria para todos los vehículos y motovehículos radicados en la Ciudad de Buenos Aires, o radicados en otra jurisdicción que circulen dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

Función: durante la verificación se realiza un control mecánico[29] al vehículo con el objetivo de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad vial, reducir la contaminación y mejorar la calidad del medio ambiente. Por ello, está directamente vinculada con la prevención y la reducción de siniestros viales.

29/ Se chequean la emisión de gases y emisión de ruidos, sobre parámetros estandarizados para evitar la contaminación ambiental. También se controla el correcto funcionamiento del sistema de dirección, tren delantero, de frenos y de suspensión. Se verifican las condiciones del chasis, neumáticos, llantas y luces. Además, al realizar la verificación, se debe contar con los elementos seguridad y emergencia, y con la documentación del vehículo al día.

Primer VTV: los automóviles y motovehículos de uso particular radicados en CABA realizan obligatoriamente su primera revisión a partir del cuarto año de antigüedad cumplido (tomando como referencia el mes y año de patentamiento) en el mes que le corresponde por la terminación numérica de la patente o a los 60.000 kilómetros, con una tolerancia de hasta 4.000 kilómetros, lo que suceda primero. En el resto de los vehículos la primer VTV se realiza una vez que el vehículo ingresa al registro.

Vigencia: en automóviles y motovehículos particulares, la VTV tiene una vigencia de 2 años hasta el octavo año de antigüedad o hasta los 80.000 km recorridos, con una tolerancia de hasta 4.000 km, lo que ocurra primero. Después de este periodo o superando este kilometraje la vigencia es anual. Para vehículos afectados a otros servicios, su vigencia es la establecida por la normativa correspondiente a cada uno de ellos[30].

Trámite: aquellos automóviles y motovehículos particulares, de hasta 3.500 kilos radicados en CABA, deberán realizar la VTV en cualquiera de las plantas habilitadas por el Gobierno de la Ciudad. Mientras que los vehículos escolares, taxis, remises, comercial de carga, de transporte de personas o de gran porte deben realizar la verificación técnica vehicular obligatoria únicamente en la planta ubicada en Av. Roca 4590, VHT (ex SACTA[31]). No es necesario bajarse del vehículo.

30/ Cargas Generales: 1 año de vigencia hasta los 20 años de antigüedad y 6 meses para más de 20 años sin límite de antigüedad. Cargas Peligrosas: Vehículos Motrices: 1 año hasta los 10 años de antigüedad y cada 4 meses durante los siguientes 3 años (por prórroga vigente); luego de esto no pueden circular. Remolques: 1 año hasta 10 años de antigüedad, luego siguen circulando sin límite de modelo y verifican cada 6 meses. Transporte de Pasajeros: 6 meses hasta los 10 años y 4 meses (según prórroga vigente) para más de 10 años hasta 13 años de antigüedad. Taxi: 12 meses hasta los 10 años de antigüedad. Remis: 12 meses hasta los 10 años de antigüedad. Escolares: 12 meses hasta 5 años de antigüedad /6 meses hasta los 20 años/ 4 meses de 20 a 22 años. Fantasía y alegóricos: 12 meses hasta 5 años de antigüedad / 6 meses hasta los 20 años/ 4 meses hasta los 35 años.
31/ Aquellos vehículos de carga y pasajeros que realicen transporte interjurisdiccional deberán realizar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) en los talleres habilitados CENT https://www.cent.gov.ar/listado-de-talleres-de-revision-tecnica/

Posibles resultados de la VTV:

Apto: significa que el vehículo no cuenta con desperfectos graves ni leves (a lo sumo observaciones), por lo que obtiene un certificado, un informe detallado de la inspección y una oblea con el mes y año del próximo vencimiento. La oblea será adherida, por personal técnico, al vidrio parabrisas del vehículo y en el caso de motovehículos, al dorso del certificado.

Condicional: significa que se ha detectado uno o más defectos leves que son detallados en el informe. Se cuenta con un plazo de 60 días hábiles para resolver el inconveniente y volver a verificar sin cargo, con turno previo. En esta condición, el vehículo puede circular.

Rechazado: significa que se ha detectado uno o más defectos graves que son detallados en el informe. El vehículo no está en condiciones de circular y la reverificación será sin cargo dentro de los 60 días hábiles, con turno previo.

Placas de dominio

Todos los vehículos motorizados, acoplados y semiacoplados destinados a circular por la vía pública, deben llevar las placas oficiales de identificación de dominio entregadas por la autoridad nacional competente (DNRPA) colocadas en el lugar correspondiente y de forma reglamentaria, no pudiendo ser modificadas.

Los automotores tendrán una placa de dominio en la parte delantera y otra en la parte trasera; en el caso de los motovehículos, la única placa deberá ser colocada en el medio de la parte trasera.

Las placas deben estar en buen estado de conservación, sin ningún agregado que impida o dificulte su visualización. En el caso de que estén deterioradas o se hayan extraviado, deberán ser solicitadas en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor que corresponde al vehículo[32].

Registro de Verificación de Autopartes (RVA)

Es responsabilidad de quien conduce saber si el vehículo cumple con lo dispuesto en la Ley 3708, que establece que todo vehículo radicado en CABA, incluso los 0 km, está obligado a grabar sus autopartes dentro de los 30 días de patentamiento[33].

La finalidad de esta ley es reducir el tráfico de autopartes robadas, contribuir a la disminución del delito de robo automotor, regularizar los comercios autopartistas para ejercer control en la venta de auto partes y contribuir en la seguridad activa y pasiva de los vehículos al hacer posible verificar su procedencia.

Una vez realizado el grabado, se colocará una oblea de seguridad en el parabrisas y se entregará un certificado autenticando la originalidad del trámite.

32/ Para más información: https://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/
33/ Para ampliar información se puede consultar la Ley 3708, llamar al 147 o ingresar a https://www.buenosaires.gob.ar/tramites/grabado-de-autopartes-de-vehiculos-automotores

Obligaciones en caso de incidentes viales

Toda persona que se encuentre involucrada en un siniestro vial, independientemente de que sea o no quien conduce el vehículo implicado, debe solicitar auxilio para atender a las víctimas si las hubiere, brindar su colaboración para evitar mayores daños o peligro para la circulación y contribuir al esclarecimiento de los hechos.

Qué hacer ante un siniestro vial[34]

Cuando ocurre un incidente vial es natural que haya mucha confusión. Para facilitar la toma de decisiones en una situación de ese tipo, hay ciertas acciones que pueden tomarse para minimizar los riesgos y resguardar la vida de las personas involucradas. Conocé todos los pasos en esta Guía. Destacamos brevemente los tres pasos a seguir: **Proteger-Alertar-Socorrer.**

1° Proteger

Detenerse de inmediato en un lugar seguro, encender las balizas vehiculares y señalizar la zona para que no se produzcan nuevos incidentes viales. Si el vehículo quedó inmovilizado:

En una arteria de sentido único o en el carril derecho de una vía con doble sentido, las balizas portátiles se deberán colocar del lado de donde provienen los vehículos.

Cerca del eje central de una vía de doble sentido, se deberá colocar una baliza para cada lado de la circulación.

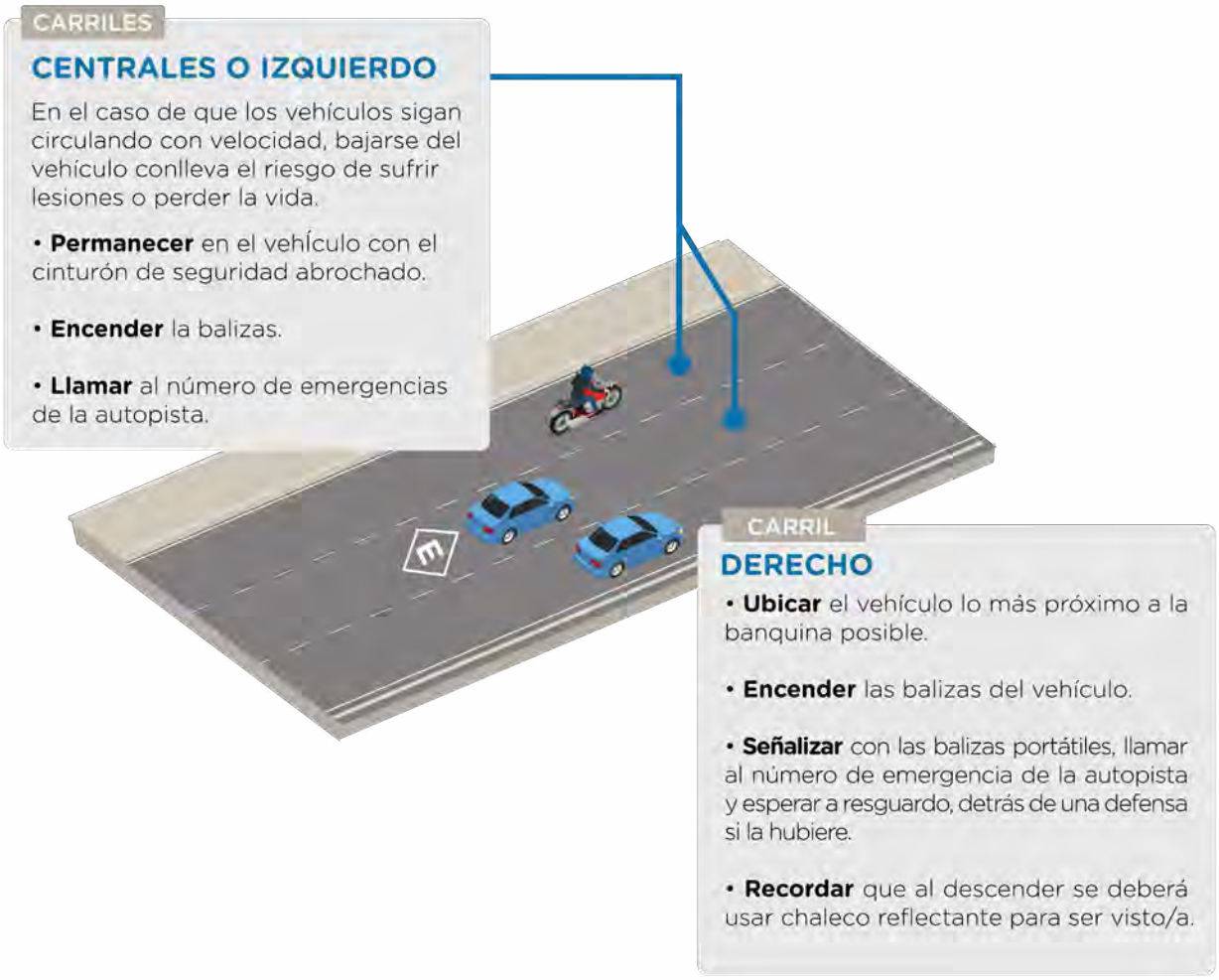
En ciudad, lo recomendable es ubicar las balizas portátiles a una distancia de 30 y 60 metros respecto del vehículo.

En ruta, dada la mayor velocidad a la que se circula, es recomendable hacerlo como mínimo a una distancia de 50 y 100 metros.

En un túnel, se deberá mantener encendidas las luces de posición junto con las balizas, apagar el motor y abandonar el vehículo con mucha precaución, usando el chaleco reflectante. Luego se deberán colocar las balizas portátiles y llamar al número de asistencia mecánica.

En autopistas, lo ideal es utilizar las dársenas de emergencia, pero si no es posible, la conducta a seguir dependerá del carril donde quede inmovilizado el vehículo. En cualquier caso, se deberá llamar al número de emergencia de la empresa de la autopista correspondiente, ya que son las únicas autorizadas a removerlo (para AUSA llamar al *287 y para AUSOL al 140).

34/ Guía práctica ante un siniestro vial



2° Alertar

En el caso de que haya personas heridas, llamar inmediatamente al servicio de Emergencias Médicas 107 y luego al 911 (que centraliza las llamadas dirigidas a Policía Federal, Bomberos y emergencias médicas y luego son derivadas al SAME). Se debe indicar con claridad:

- Lugar del hecho (calle, avenida, intersecciones o alguna referencia clave).
- Características del incidente (choque frontal, vuelco, incendio, etc.).
- Cantidad y el estado de las víctimas.

Es importante no cortar la llamada hasta que se lo indiquen.

3° Socorrer

Mientras se espera al servicio de emergencias, evaluar si se puede brindar ayuda a las personas que resultaron heridas, considerando:

- No movilizar para evitar daños por eventuales lesiones ocultas, salvo que exista posibilidad de atropello.
- Si se observa que tiene un objeto clavado, no retirarlo para que no se produzca una hemorragia.
- Si tiene casco, no retirarlo, a menos que haya vómito o asfixia.
- Si se encuentra consciente, tranquilizar y alentar a no realizar ningún movimiento.
- Interrogar sobre la presencia de dolor, pérdida de sensibilidad o dificultad de movimiento de algún miembro.
- Si está inconsciente y se conocen técnicas de reanimación, y se cuenta con habilitación para realizarlas, es momento de hacerlo. De otro modo, esperar el auxilio del servicio de emergencias solicitado.

Datos a recabar en el lugar del siniestro

Intercambiar documentos (cédula, seguro y licencia de conducir) con las otras personas involucradas.

Solicitar datos a las personas presentes.

Dentro de las 72 h, informar a la compañía aseguradora.

De los vehículos involucrados: dominio o patente, marca, modelo, color, nombre de la compañía de seguros, número de póliza y nombre del titular del vehículo (se obtienen de la cédula de identificación del vehículo).

De la persona que conduce: nombre, DNI, domicilio, teléfono y licencia de conducir.

De la persona asegurada: (en caso de que no sea quien conducía el auto al momento del incidente): nombre, DNI, domicilio y teléfono.

De las personas testigos: nombre, DNI, dirección y teléfono. Contar con datos de testigos del hecho puede ser importante en caso de un posterior proceso judicial.

De las personas lesionadas: nombre, DNI, dirección y teléfono.

Del siniestro: fecha, hora, lugar del incidente (calle, avenida, autopista, etc. intersección de calles, sentido de circulación, numeración catastral aproximada), estado de la calzada; estado del tiempo; etc.

Fotos: en lo posible, tomar imágenes panorámicas del lugar del siniestro, detalles de los daños a los vehículos involucrados y marcas de frenado.

Recomendaciones

- Si no fuera posible recabar información en el momento, la misma puede ser obtenida en la comisaría, fiscalía y/o el juzgado interviniente.
- Si se colisiona contra un vehículo estacionado y no se sabe a quién le pertenece, se debe dejar los datos personales, del vehículo, de la licencia de conducir y del seguro obligatorio, en un lugar seguro y bien sujeto.
- Al existir un procedimiento judicial de un siniestro vial, es obligatorio presentarse a declarar en la fiscalía o juzgado correspondiente en caso de ser convocado como testigo. Es importante declarar todo lo que se sepa y recuerde ante el juez o el fiscal para que se esclarezca la causa.

Asesoramiento jurídico y atención psicológica

En caso de sufrir un siniestro vial es recomendable asegurarse de contar con el mejor asesoramiento posible acerca de cómo enfocar el reclamo de las indemnizaciones y reparaciones a los que las víctimas tienen derecho. En este sentido, es aconsejable seleccionar con calma el asesoramiento legal y no aceptar ofertas apresuradas o de profesionales de los que no se tienen referencias previas.

Para recibir asesoramiento jurídico acerca de cómo proceder y/o atención psicológica gratuita se puede recurrir a algunos de los siguientes organismos y organizaciones:

Organismos Públicos Nacionales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

- Centro de Atención a la víctima y familiares de víctimas de siniestros viales. Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio de Transporte de la Nación. Tel: 149, opción 2. www.argentina.gob.ar/seguridadvial/redfederal
- Unidades de Orientación y Denuncia. Ministerio Público Fiscal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Brinda acompañamiento en causas penales sucedidas en CABA, con competencia de Fiscalías y Tribunales Criminales y Correccionales). Tel: 6089-9114/9135 / Pte. Perón 671 https: https://www.mpf.gob.ar/dovic/
- Oficina de Asistencia a la Víctima y Testigo (OFAVYT). Ministerio Público Fiscal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (brinda asistencia y asesoramiento a personas que han sido objeto de situaciones de violencia física o emocional, ejercida por individuos o por instituciones a fin de alcanzar su restablecimiento psíquico, físico y social). Tel: 4014-1984 / Beruti Nº 3345, 3° piso, CABA https://mpfciudad.gob.ar/
- Centros de Acceso a la Justicia (CAJ). Ministerio de Justicia y DDHH de la Nación. (Brinda asesoramiento jurídico y/o asistencia psicológica) Tel: 0800- 222- 3425. https://www.argentina.gob.ar/justicia/afianzar/caj
- Centro de Formación Profesional. Palacio de Justicia de la Nación. (Brinda asesoramiento y patrocinio a las víctimas. No se atienden casos por daños y perjuicios). Tel: 4372861/7679 / Talcahuano 550, 8º Piso. www.argentina.gob.ar/justicia

Organismos No Gubernamentales

- Asociación Civil Trabajar contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables (A.C.T.I.V.V.A.S.) / Contacto: Ema Cibotti-Lischinsky / Tel: 1558125022 / Correo: emacibotti@activvas.org / Web: https://activvas.org/
- Asociación Civil Carla Arduini / Contacto: Norma Bonelli / Tel:1160565111 y 3971-5437 / Correo:asociacioncarlaarduini@gmail.com
- Asociación Civil Madres del Dolor / Contacto: Viviam Perrone / Tel: 39684082, 35357569 y 08002229832 (AYUDA) / Correo: kevinsedano@yahoo.com.ar / http://www.madresdeldolor.org.ar/
- Asociación Civil Red Nacional Familiares de Víctimas de Tránsito / Contactos: Teresa Mellano y Patricia Pistarini / Tel: 1540832359 y 43013542 / Correo: transitoporlavida@yahoo.com.ar
- Asociación Civil Familias por la Vida / Contacto: Cinthya Toledo / Tel: 08009992769 y 1132364063 / Correo: ongfamiliasporlavida@hotmail.com / Web: https://www.facebook.com/pages/category/Non-Governmental-Organization--NGO-/Familias-Por-La-Vida-ONG-694811214211865/

Scoring

El Sistema de Evaluación Permanente de Conductores o Scoring consiste en la asignación de un puntaje a cada persona con licencia (20 puntos al obtenerla por primera vez), que será la base sobre la cual se realice un descuento de puntos de acuerdo al tipo de infracción cometida[35].

Reasignación y recupero de puntos:

- Si la persona no ha perdido todos sus puntos en el lapso de tres años desde la última infracción, los descuentos quedarán sin efecto.
- Si ha perdido puntos y desea recuperar voluntariamente 4, podrá hacerlo realizando y aprobando un curso especializado de educación vial. Esta opción sólo podrá realizarse una vez por año y si no ha alcanzado los 0 puntos[36].
- Al realizar el pago voluntario de las infracciones, se le podrá reasignar el 50% de los puntos descontados, si la persona realiza y aprueba un curso de educación vial de reasignación de puntos[37].

Al llegar a los 0 puntos:

- La persona será sancionada con inhabilitaciones para conducir (que se extienden desde 60 días hasta 5 años), debiendo cumplir con la asistencia y aprobación de un curso de educación vial y prevención de incidentes de tránsito, que le permitirá reasignar 10 puntos y en algunos casos se dispone la caducidad de la licencia debiendo iniciar un nuevo trámite de otorgamiento.

Sí frente a inspecciones realizadas por agentes de tránsito en la vía pública, se llegara a comprobar que la persona alcanzó los 0 puntos, se le deberá retener la licencia y se le entregará en su lugar una Boleta de Citación, que la habilitará a conducir sólo por un plazo máximo de 3 días hábiles. Luego, la persona deberá presentarse ante el juez o funcionario designado para regularizar su situación.

35/ Para más información sobre las infracciones que tienen descuentos de puntos ingresar en https://www.buenosaires.gob.ar/justiciayseguridad/infracciones/sistema-de-evaluacion-permanente-de-conductores
36/ Para más información sobre cursos y evaluaciones de reeducación vial ingresar en https://www.buenosaires.gob.ar/licenciadeconducir/educacion-vial-y-prevencion-de-siniestros-de-transito
37/ Las infracciones contempladas en los incisos d) y e) del art. 11.1.4 del Código de Tránsito y Transporte, no acceden a la la posibilidad de la reasignación del 50% de los puntos descontados.

Respetar las normas de tránsito implica salvar vidas.

Capítulo 3 - Manual teórico de conducción motovehicular

NORMAS BÁSICAS DE CONDUCCIÓN

Prioridad normativa

Para ejercer la conducción, de forma adecuada y segura, se debe respetar y prestar atención a todas las señales de tránsito[38], indicaciones y marcas en la calzada. A través del color y la forma (figura geométrica) de estas señales, es posible entender cómo se debe circular y con qué situación es factible encontrarse durante el trayecto por el cual se circula.

La Ley 2148 establece un orden de prioridad normativo, esto significa que frente a una circunstancia en que exista alguna contradicción entre las normas, se deberá respetar la que tenga prioridad de acuerdo con el siguiente orden:

Señales u órdenes de la autoridad de control

En CABA existe el Cuerpo de Agentes de Tránsito, que se ocupa del ordenamiento del tránsito y del cumplimiento de las normas vigentes, entre otras funciones.

Al circular por la vía pública, las personas que conducen deben cumplir con las indicaciones de los y las Agentes de Tránsito y obedecer las órdenes impartidas por la Policía de la Ciudad, el personal autorizado de obra en el tramo donde estén trabajando y el personal autorizado ferroviario en la zona correspondiente.

Sus indicaciones u órdenes se encuentran por encima de cualquier norma o señalización. La autoridad de control, en cada caso, deberá realizar señas claras para comunicarse de manera efectiva con quienes hacen uso de la vía pública.

38/ Las señales se encuentran desarrolladas en el ANEXO V: Señales Viales.

Señales transitorias:

- Indican la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento en la vía, o en zonas próximas.
- Están presentes durante un tiempo a causa de una situación determinada y luego son removidas.
- Tienen prioridad sobre la señalización habitual de la vía.
- Su color predominante es el naranja.
- Existen varios tipos: carteles verticales, vallas y conos. Éstos últimos les indican a quienes conducen que está prohibido sobrepasar la línea imaginaria que los une.

Semáforos:

Señales luminosas que tienen por finalidad transmitir órdenes o prohibiciones, advertir determinadas circunstancias, encauzar y regular la circulación mediante la utilización de colores, flechas o figuras específicas con ubicación y formas predeterminadas. Su luz puede ser continua o intermitente.

Demarcación horizontal y señalización vertical[39]:

Ambas indicaciones tienen el mismo orden de prioridad y por ello deben respetarse, independientemente de si figura sólo una de ellas o ambas.

Demarcación horizontal

Son las señales de tránsito marcadas sobre la calzada con el fin de regular, transmitir órdenes, advertir determinadas circunstancias, encauzar la circulación o indicar zonas prohibidas.

Hay distintos tipos:

Marcas longitudinales: son líneas ubicadas a lo largo de la calzada que indican, a quien conduce, su propia ubicación en el camino, delimitando carriles o límites de las áreas de la calzada. En un sentido amplio, indican donde es seguro sobrepasar a otro vehículo y donde está prohibido hacerlo.

39/ Se encuentran desarrolladas en el ANEXO V: Señales Viales.

Marcas transversales: son las que se ubican en forma perpendicular al eje de la calzada. Se emplean fundamentalmente para indicar sectores de reducción de velocidad ante un punto de riesgo (curva peligrosa, cruce, empalme) y para indicar la existencia de líneas que no pueden ser sobrepasadas sin efectuar una acción en relación al derecho de paso. Ejemplos: línea de detención, senda peatonal, senda para ciclistas.

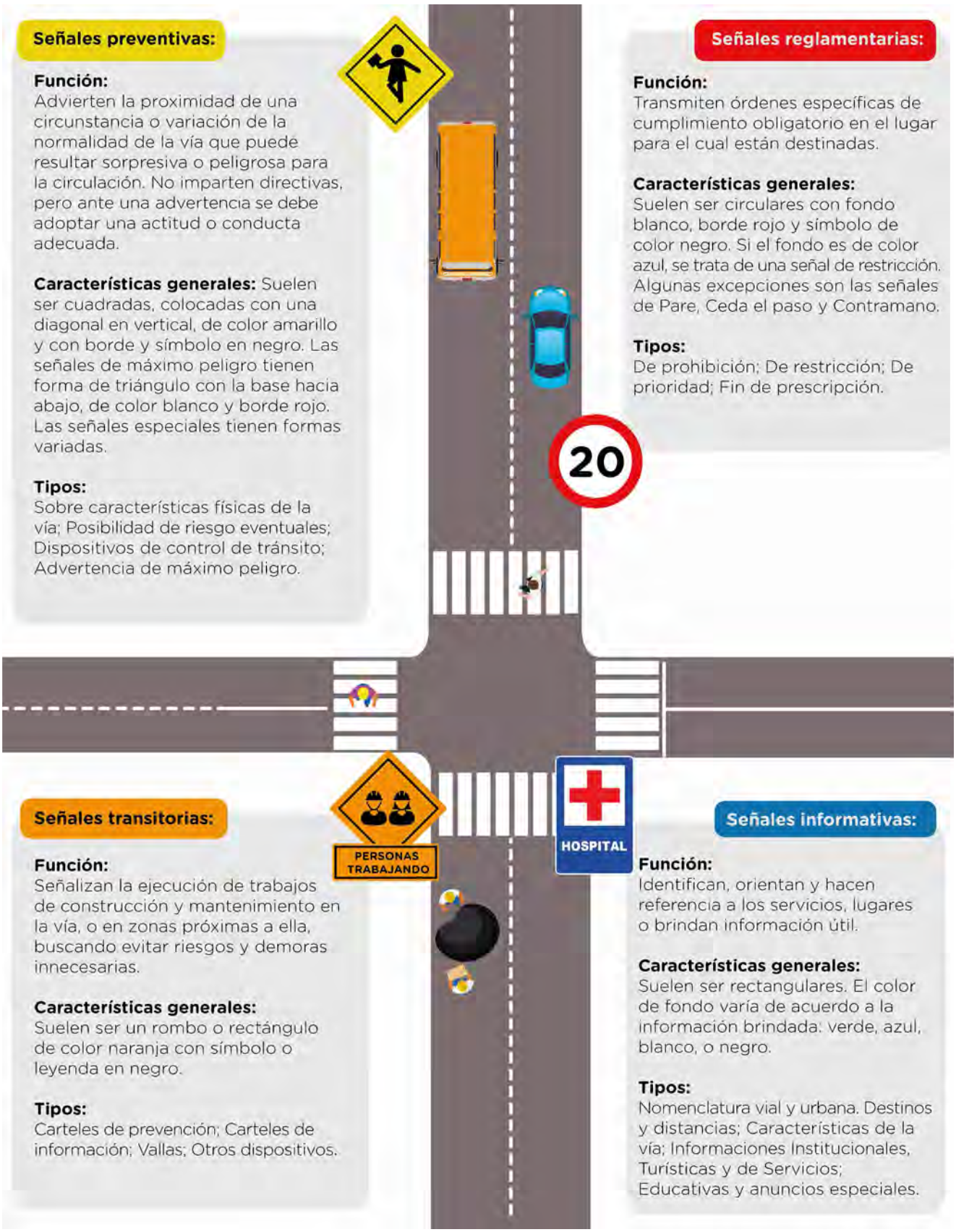
Marcas especiales: símbolos y leyendas que se emplean para delinear los límites de las áreas de la calzada donde es seguro circular, y como refuerzo del señalamiento vertical destinados a regular la circulación y advertir sobre peligros. Ejemplos: flechas, ceda el paso, cruce ferroviario, carril exclusivo y de emergencia, pare.

Existen otras demarcaciones (marcas canalizadoras, isletas, marcas para niebla, separador de tránsito, etc.) que debido a su nivel de especificidad, no es posible presentarlas en las clasificaciones anteriores y se las incluyen en estas marcas especiales. Los cordones pintados también forman parte de ellas:

- **Color anaranjado:** indican los lugares destinados al estacionamiento exclusivo de ciclorodados y motovehículos.
- **Color amarillo:** indican la prohibición de estacionar durante las 24 horas.

Señalización vertical

Son las señales de regulación del tránsito colocadas al costado de la vía o elevadas sobre la calzada (aéreas). Se dividen en 4 categorías:



Señales preventivas:

Función:
Advierten la proximidad de una circunstancia o variación de la normalidad de la vía que puede resultar sorpresiva o peligrosa para la circulación. No imparten directivas, pero ante una advertencia se debe adoptar una actitud o conducta adecuada.

Características generales: Suelen ser cuadradas, colocadas con una diagonal en vertical, de color amarillo y con borde y símbolo en negro. Las señales de máximo peligro tienen forma de triángulo con la base hacia abajo, de color blanco y borde rojo. Las señales especiales tienen formas variadas.

Tipos:
Sobre características físicas de la vía; Posibilidad de riesgo eventuales; Dispositivos de control de tránsito; Advertencia de máximo peligro.

Señales reglamentarias:

Función:
Transmiten órdenes específicas de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas.

Características generales:
Suelen ser circulares con fondo blanco, borde rojo y símbolo de color negro. Si el fondo es de color azul, se trata de una señal de restricción. Algunas excepciones son las señales de Pare, Ceda el paso y Contramano.

Tipos:
De prohibición; De restricción; De prioridad; Fin de prescripción.

Señales transitorias:

Función:
Señalizan la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento en la vía, o en zonas próximas a ella, buscando evitar riesgos y demoras innecesarias.

Características generales:
Suelen ser un rombo o rectángulo de color naranja con símbolo o leyenda en negro.

Tipos:
Carteles de prevención; Carteles de información; Vallas; Otros dispositivos.

Señales informativas:

Función:
Identifican, orientan y hacen referencia a los servicios, lugares o brindan información útil.

Características generales:
Suelen ser rectangulares. El color de fondo varía de acuerdo a la información brindada: verde, azul, blanco, o negro.

Tipos:
Nomenclatura vial y urbana. Destinos y distancias; Características de la vía; Informaciones Institucionales, Turísticas y de Servicios; Educativas y anuncios especiales.

Normas legales de carácter general

Frente a una situación vial donde no existe ninguna señalización específica, rigen las normas legales de carácter general.

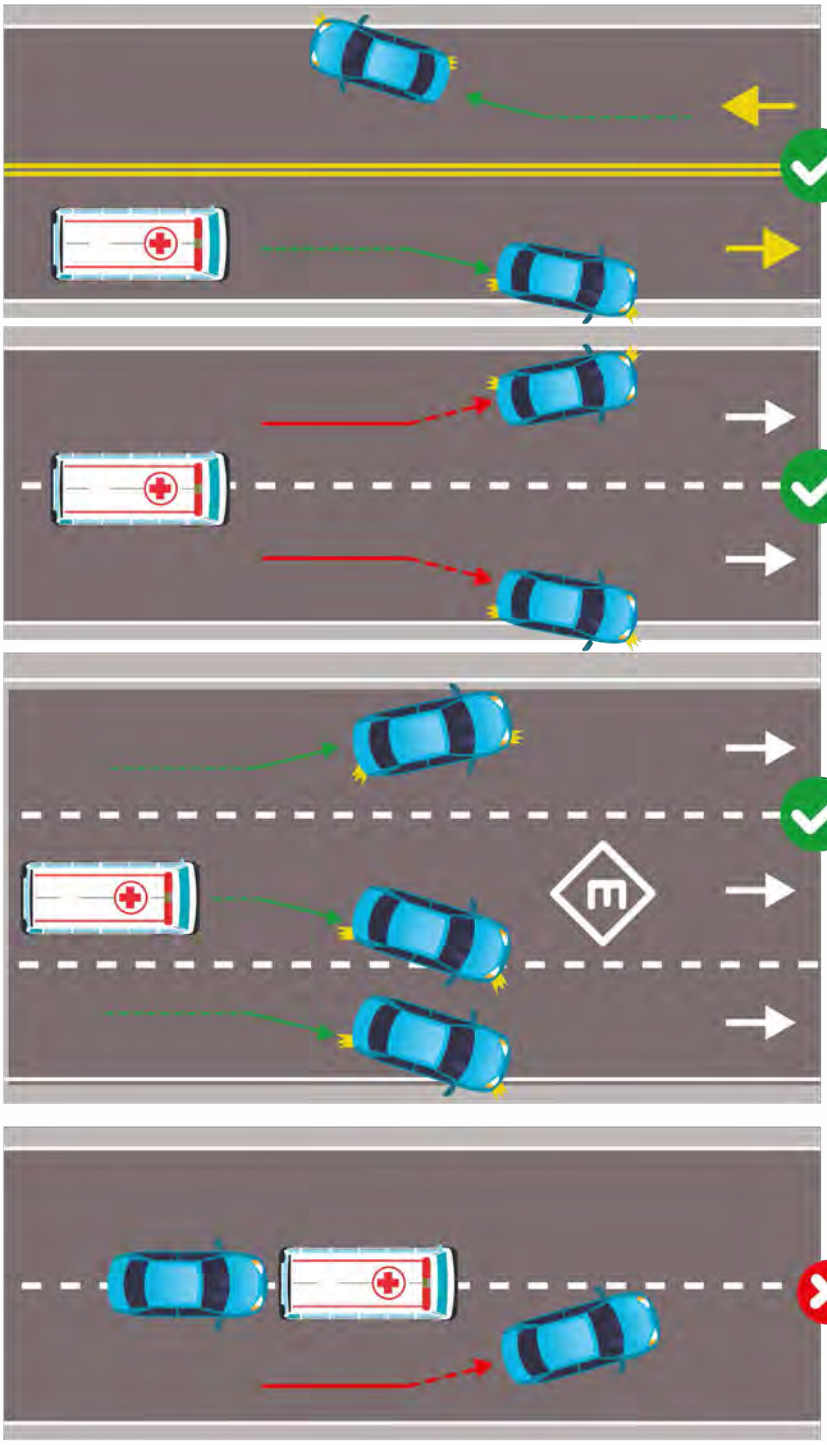
Argentina tiene una forma de gobierno federal, por lo que cada provincia, en uso de su autonomía, regula ciertas materias que le son propias y que no son delegadas al gobierno nacional. Una de ellas es la que regula el tránsito. Por este motivo, se puede encontrar una normativa nacional y otras normativas provinciales, algo comprensible al comparar la circulación entre una zona muy poblada y otra de pocos habitantes o entre una zona rural y otra urbana. Cada normativa intenta abordar las circunstancias particulares de cada territorio. En CABA rige la Ley 2148 y al circular por ella se deben adecuar las acciones en relación a esta normativa.

Prioridades de paso

A vehículos de emergencia

- Si se aproxima un vehículo de emergencia (Policía, Bomberos, Defensa Civil o ambulancias) con las señales lumínicas/sonoras (balizas/sirenas) encendidas, esto indica que se encuentra en cumplimiento de sus funciones. En este caso, el resto de las personas que conducen deben facilitarle el paso, despejar el carril preferencial de vehículos de emergencias y si fuera necesario deberían detenerse.
- Si sólo tiene encendidas las balizas, ésto representa que está en servicio pero no en emergencia, razón por la cual no tiene prioridad de paso. Sin embargo existen ciertas condiciones médicas en el traslado de pacientes en emergencia que limitan el uso de la sirena de modo continuo. En esos casos, el vehículo lleva la señal luminosa encendida y activa una señal sonora en el momento que necesita hacer uso de su prioridad de paso. Por ejemplo, en algunas patologías como el infarto agudo de miocardio, no se aconseja someter la persona a un traslado con más de 80 dB, apenas 10 dB por debajo del nivel de sonido de la sirena de una ambulancia. En estos casos se les deberá ceder el paso.
- Estos vehículos, en cumplimiento de sus funciones, están exentos de cumplir otras normas, excepto las indicaciones de la autoridad de control de tránsito. Sin embargo, la conducción de estos vehículos debe ser tal que no ponga en riesgo terceras personas ni ocasione un mal mayor que aquel que intentan resolver.
- En caso de extrema necesidad, un vehículo puede realizar un servicio similar al que efectúan los de emergencia y la manera de comunicarlo es encendiendo las balizas, empleando la bocina en forma intermitente y agitando un pañuelo. La persona que conduce dicho vehículo deberá extremar la precaución en la circulación bajo estas condiciones ya que esta no es su función específica. Para ellos no hay una suspensión momentánea de las reglas de tránsito, aunque sí una prioridad de paso.

Cómo darle prioridad de paso a un vehículo en emergencia



En vías de doble sentido

Los vehículos deben apartarse hacia la derecha.

En vías de dos carriles por sentido

Los vehículos que circulan por el carril de la derecha deben apartarse hacia la derecha, mientras que los que circulan por el de la izquierda deben hacerlo hacia a la izquierda.

En vías de tres carriles por sentido

Los vehículos que circulan por el carril de la derecha y del centro deben apartarse hacia la derecha, mientras que los que circulan por el de la izquierda deben hacerlo hacia a la izquierda.

CARRIL DE EMERGENCIA

Este símbolo indica que el carril debe ser liberado por completo cuando se aproxima un vehículo de emergencia.

No ubicarse ni por delante ni inmediatamente por detrás de un vehículo en emergencia porque aumentaría las posibilidades de producirse un siniestro vial.

En intersecciones semaforizadas

La luz del semáforo ubicado al frente, indicará la conducta a seguir:

Verde: avanzar. Sin embargo, se debe tener la precaución de no iniciar el cruce si no hay espacio suficiente para ubicar el vehículo al otro lado de la bocacalle, sin obstruir la circulación transversal. Antes de avanzar también se debe permitir que termine de cruzar el vehículo o peatón/a que haya iniciado el paso antes del cambio de luz.
Amarillo: detenerse si aún no se ha iniciado el cruce.
Amarillo intermitente: efectuar el cruce con precaución.
Rojo: detenerse antes de la senda peatonal o de la línea de detención.
Rojo intermitente: detener la marcha antes de la encrucijada; sólo se deberá reiniciarla cuando se tenga la certeza de que no existe riesgo de efectuar el cruce.

En intersecciones no semaforizadas

- Cuando el cruce es entre arterias de distintas categorías, los vehículos que circulan por la de mayor importancia son los que tienen prioridad de acuerdo a la siguiente jerarquía:

AVENIDA
CALLE
PASAJE

- Cuando el cruce es entre arterias de igual jerarquía, los vehículos que tienen prioridad son los que cruzan por la derecha, excepto que:

1. Exista una señalización que indique lo contrario: las señales “Pare” y “Ceda el Paso” indican que se pierde la prioridad de paso en una bocacalle sin semáforo. Por eso, al encontrarse en esta situación se debe ceder el paso al vehículo que circula por la otra vía. La principal diferencia entre ambas es que frente a la señal de PARE, se está obligado a reducir la velocidad y frenar a cero el vehículo antes de la senda peatonal. En CEDA EL PASO, en cambio, la detención total no es obligatoria sino sólo cuando facilita la circulación de los vehículos que tienen preferencia de paso.
2. Se circule por el costado de vías férreas: cuando se atraviesa un cruce ferroviario en una intersección sin semáforos siempre el que tiene prioridad de paso es aquel vehículo que sale del paso a nivel.
3. Haya una rotonda, ya que cuenta con una regla especial: allí, la prioridad de paso la tiene el vehículo que está dentro de la calzada circular, es decir, que entre un vehículo que pretende ingresar y uno que desea salir, la prioridad será del que quiera salir por encontrarse ya circulando en ella.
4. El que cruza desde la derecha detenga su marcha.
5. El que viene desde la derecha no desea cruzar, sino girar para ingresar a la arteria.

Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad estará dada de acuerdo al orden en el que fueron enumeradas.

Cómo circular por una **Rotonda**

A Si se va a continuar recto:

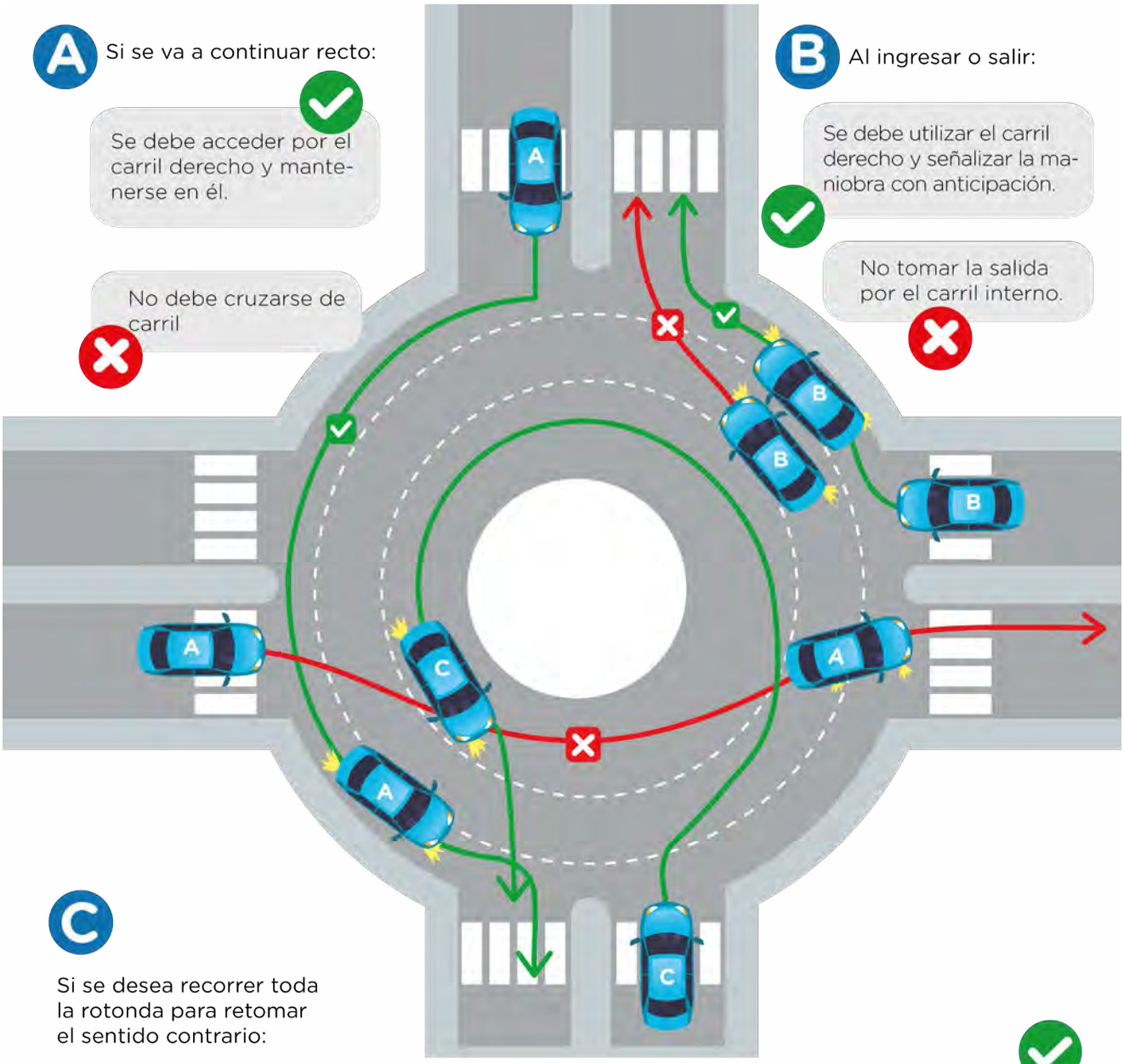
Se debe acceder por el carril derecho y mantenerse en él.

No debe cruzarse de carril

B Al ingresar o salir:

Se debe utilizar el carril derecho y señalizar la maniobra con anticipación.

No tomar la salida por el carril interno.



C

Si se desea recorrer toda la rotonda para retomar el sentido contrario:

Se deberá ingresar por el carril derecho, para ir incorporándose paulatinamente al de la izquierda, hasta llegar al carril interno.

Luego, deberá volver con precaución hacia el carril derecho, para tomar la salida. Las maniobras deberán ser correctamente señalizadas.

En otras situaciones de prioridad de paso

Vehículo estacionado o detenido

En el caso de que un vehículo estacionado o detenido desee incorporarse a la circulación, tendrá prioridad de paso sólo si el tránsito se encuentra interrumpido por alguna razón.

En una pendiente

En una pendiente, en donde el ancho de la vía no permite que circulen dos vehículos al mismo tiempo, tendrá prioridad de paso el vehículo que asciende por sobre el que desciende, ya que deberá realizar una mayor tracción y tendrá un menor campo visual. La única excepción es cuando el vehículo que desciende es articulado (como un camión con acoplado o un auto con trailer). Para descender es conveniente hacerlo con un cambio bajo (primera o segunda).

Mano obstruida

Cuando un vehículo encuentre su mano obstruida frente a él, deberá cederle el paso a otro que esté circulando por la mano contraria.

Vía de tierra y pavimentada

Entre una vía de tierra y una pavimentada, tendrá prioridad de paso el que circule por la vía pavimentada.

Prioridad colectivos

Deberá facilitarse el reingreso a la circulación de los colectivos luego de que hayan realizado su detención en las paradas correspondientes. A la hora de sobrepasar a un colectivo detenido, es importante prever que algunas personas pudieron haber quedado ocultas tras él y éstas podrían intentar cruzar por delante o detrás del mismo.

Uso de luces

Las luces de un vehículo no sólo tienen como finalidad la de iluminar, sino también, la de brindar información que permita una eficiente comunicación entre vehículos y peatones.

Está prohibido en todos los vehículos modificar el tipo y la potencia de las luces originales de fábrica correspondientes a su modelo como también adicionar faros o luces que no estén descriptos en el Código de Tránsito y Transporte de CABA (solo está contemplado el agregado de dos faros rompeniebla y hasta dos faros elevados con luces de freno).

Ésto se debe a que cualquier modificación puede convertir un elemento de seguridad en un factor de riesgo, por ejemplo, los vehículos que están equipados con luces de xenón alternativo pueden generar deslumbramiento en otros conductores.

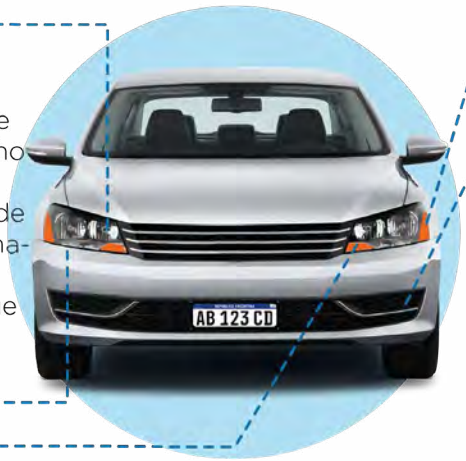
Luces delanteras

Luces altas

Función: por su intensidad y orientación proporcionan un área más extensa de iluminación.
Uso: sólo pueden utilizarse en rutas poco iluminadas o como luz de guiñada al circular por la Ciudad, dado que podrían causar encandilamiento a peatones y a otras personas que conducen.
• Cuando un vehículo se aproxima en sentido contrario y/o antes de realizar un sobrepaso, deben sustituirse por las luces bajas.
• Si se observa un vehículo que circula en sentido contrario con las luces altas encendidas, se debe hacer una luz de guiñada para advertirle a quien conduce, y mirar hacia el borde del camino para evitar el encandilamiento. También se debe disminuir la velocidad y aumentar la distancia con el vehículo que está adelante.
• Cuando el vehículo que circula detrás refleja sus luces altas en los espejos retrovisores, conviene modificar temporariamente la posición de los espejos.
• En zonas urbanas está prohibido circular con las luces altas encendidas.

Luces de posición

Función: indican el sentido de la marcha (posición) y el ancho del vehículo.
Uso: al observar un vehículo de frente con luces blancas o amarillas se sabrá que circula en sentido contrario mientras que el color rojo indicará que lo hace en el mismo sentido.[40]



(*) Intermitentes Giro/ balizas

Rompeniebla

Función: refuerzo luminoso.
Uso: cuando la visibilidad se encuentra disminuida a causa de lluvia intensa, nevada, niebla espesa o nubes densas de humo o polvo.
No son obligatorias pero pueden ser agregadas en todos los vehículos.

Luces bajas

Función: mejora, no sólo la visibilidad de quien conduce, sino también la posibilidad de ser vistos por otras personas.
Uso:
• En condiciones de poca luminosidad (ya sea de noche o de día con lluvia, niebla, humo, nubes de polvo o nevada).
• En rutas, autopistas y en las siguientes vías rápidas de CABA: Av. Intendente Cantilo, Av. Leopoldo Lugones y Av. Gral. Paz, durante las 24 h, dada la posible velocidad desarrollada,
• En motovehículos, durante las 24 h, independientemente de las condiciones climáticas o de la vía por la que circulen.
• Comprobar la correcta regulación de su altura, ya que al no hacerlo se podría provocar encandilamiento en las otras personas conductoras, fenómeno que consiste en bruscos cambios de intensidad de la luz que provocan una ceguera temporaria de entre 4 y 7 segundos, durante los cuales se estará manejando sin ver y se podría provocar una colisión. Se debe considerar que, debido a una menor visibilidad, de noche se triplica el riesgo de sufrir un incidente, y el fenómeno de encandilamiento lo incrementa aún más.

40/ Además deberá contar con: "Luces laterales de color amarillo, cuando por el largo del vehículo las exija la reglamentación. Luces indicadoras diferenciales de color blanco, cuando por el ancho del vehículo las exija la reglamentación." Artículo 4.1.5 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Luces traseras

Si bien estas luces no están presentes en los motovehículos, es importante que sus conductores/as conozcan su función.

En aquellos vehículos donde estructuralmente se tiene obstaculizada la visión a través del espejo retrovisor central, además de éstas luces, debe adicionarse una alarma sonora al circular marcha atrás.

(*) Intermitentes: Giro/ balizas

Función: se deben anticipar sus maniobras a través del uso de las luces. Existe un orden lógico y cronológico para ello (RSM): primero, observar el contexto (Retrovisión); segundo, avisar lo que se desea hacer (Señal) y por último, realizar la acción (Maniobra).

*** Giro**
Uso: debe accionarse la luz del lado correspondiente al menos 5 segundos para advertir que se desea cambiar de carril o 30 metros antes de incorporarse a otra vía.

*** Balizas**
Uso: deben utilizarse para indicar que el vehículo se encuentra detenido o próximo a una maniobra de detención, estacionamiento, ingreso a garajes, estaciones de servicio o en emergencia.

Tercer luz de freno

Luz de freno

Función: advierten al resto de los conductores que se accionó el freno.
Uso: se encienden automáticamente al frenar, pero antes de que el freno actúe.
Nota: están ubicadas en la parte trasera, son de color rojo (de mayor intensidad que las de posición) y no deben estar combinadas con otras luces ni parpadear.

Luces de posición

Luces de retroceso

Función: por su color, indica el sentido de la marcha y alerta que el vehículo está retrocediendo.
Uso: una o dos luces blancas se encienden automáticamente alengranar la marcha atrás.

Luz para la placa de identificación de dominio trasera

Función: permite identificar el número de la patente del vehículo.
Uso: en condiciones de poca visibilidad, se acciona con la luz de posición.

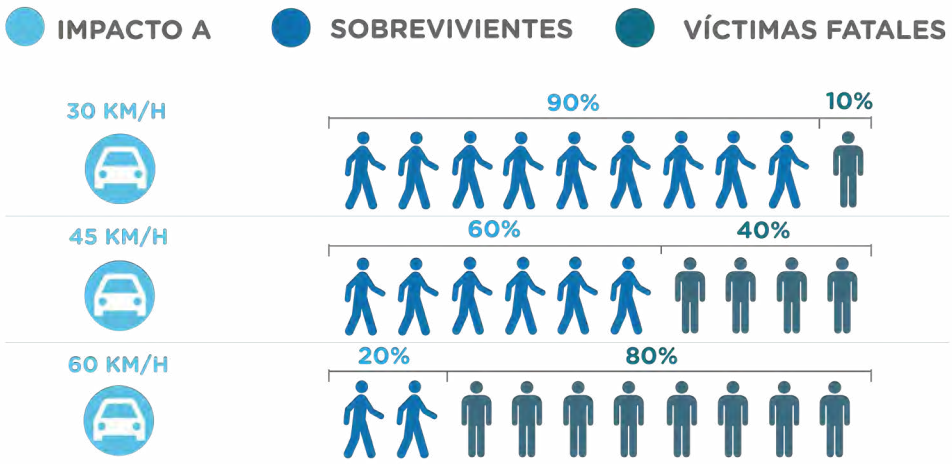
Velocidad

Es una relación distancia/tiempo: es el espacio que se recorre en un determinado tiempo y suele expresarse en kilómetros por hora (km/h).

Tener noción de la distancia que se recorre en un determinado tiempo, permite conocer el margen de maniobra con que se cuenta en caso de que surgiese un imprevisto.

El exceso de velocidad es un factor esencial en la producción de incidentes de tránsito y uno de los que determinan la existencia de víctimas fatales o lesiones graves.

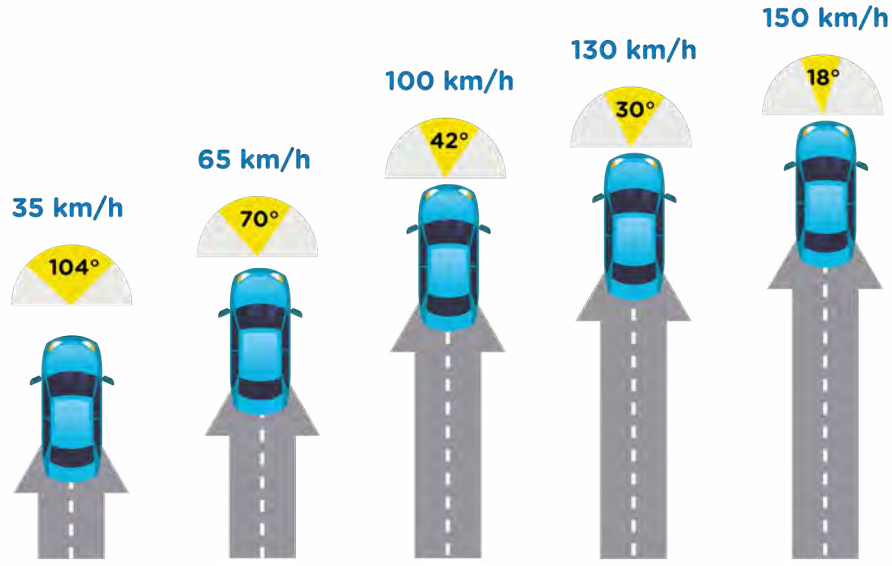
A mayor velocidad, la probabilidad de muerte o de lesiones graves aumenta exponencialmente dado que el cuerpo humano es vulnerable al recibir una fracción de la energía que se libera luego de una colisión. Si bien los sistemas de protección de los vehículos son muy eficaces a velocidades bajas o moderadas, frente a estas fuerzas cinéticas, no pueden proteger adecuadamente a las personas.



Velocidad y visibilidad

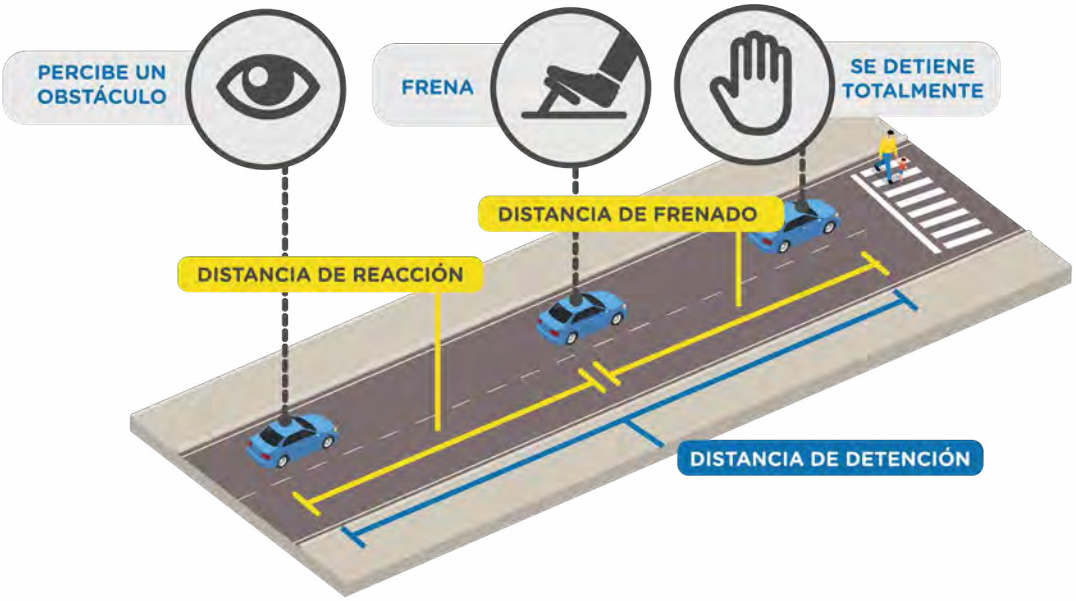
A medida que aumenta la velocidad, las imágenes se vuelven más confusas y se reduce la visibilidad.

Si la velocidad es muy alta, la vista de quien conduce sufre el "efecto tunel": el campo de visión queda tan reducido que da la sensación de estar circulando por un túnel, sin poder observar lo que ocurre alrededor.

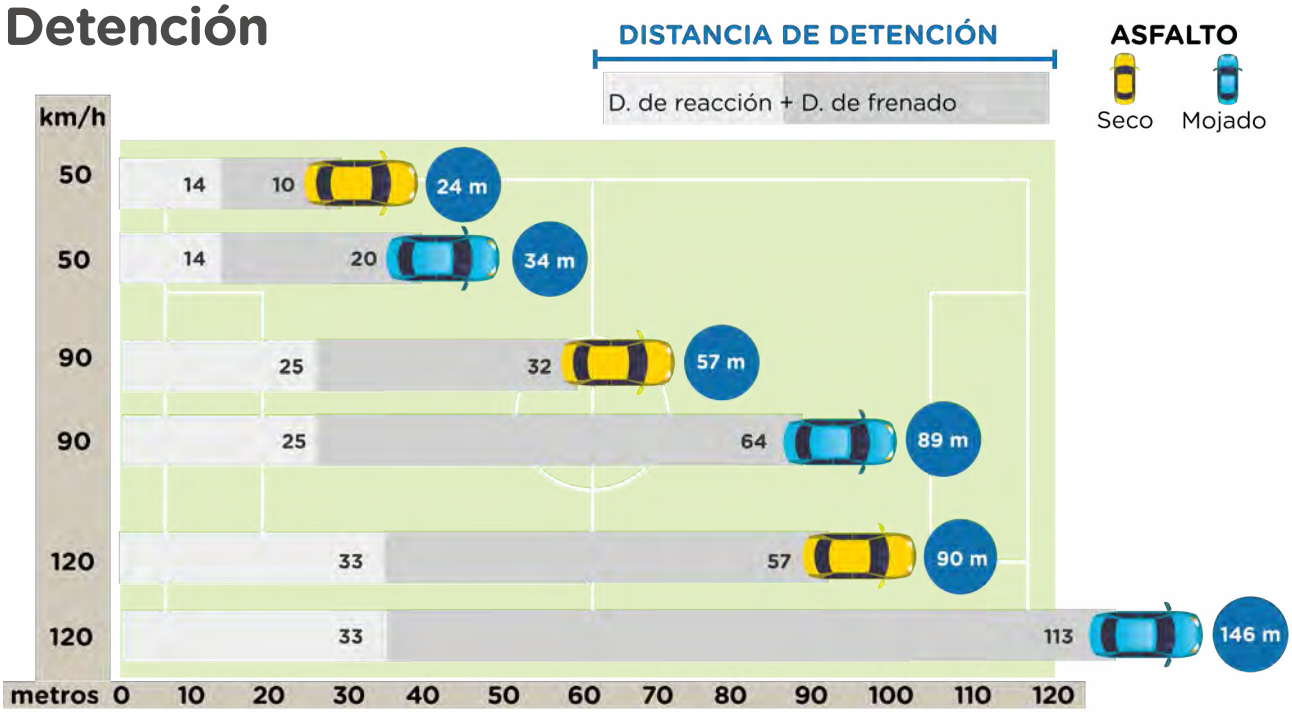


A mayor velocidad, menor campo de visión.

Velocidad y distancias



Distancia de **Detención**



Tiempo de reacción: intervalo de tiempo que transcurre entre que se percibe un estímulo (visual, táctil, auditivo) y se realiza una acción como respuesta. Este tiempo varía en función del estado psicofísico de la persona que conduce , siendo el promedio de 1 segundo aproximadamente.

Distancia de reacción: distancia que recorre un vehículo durante el tiempo de reacción. Por lo tanto, esta distancia va a variar de acuerdo al estado psicofísico de quien conduce y a la velocidad a la que circula. A mayor tiempo de reacción y/o mayor velocidad, mayor será la distancia recorrida.

Distancia de frenado: es la recorrida por el vehículo desde que se acciona el freno hasta que queda detenido. Puede variar por los siguientes factores:

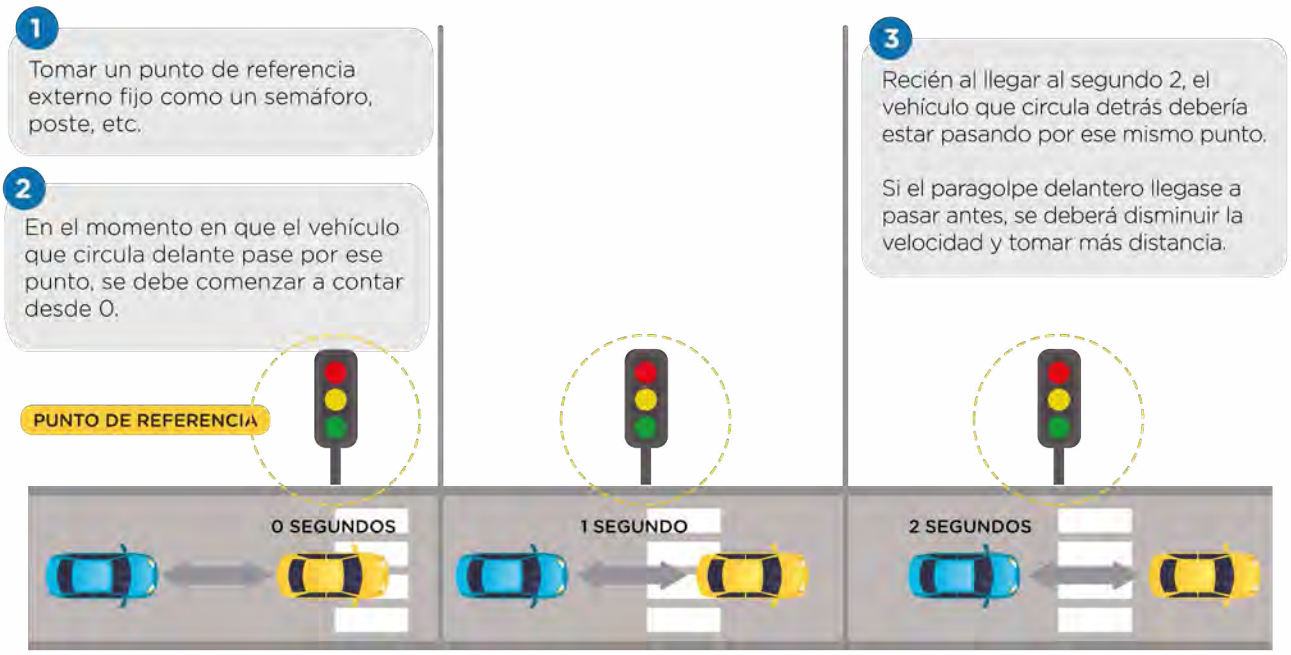
- Velocidad a la que se circula
- Estado de los neumáticos, suspensión y frenos del vehículo
- Carga transportada
- Estado del pavimento
- Condiciones meteorológicas

Distancia de detención: es la suma de la distancia de reacción más la distancia de frenado.

Distancia de seguridad: distancia prudencial mínima que se debe dejar con el vehículo que circula adelante, lo que permite que la persona que conduce el vehículo de atrás, tenga mayor margen de reacción y pueda anticipar una situación de riesgo. Por ejemplo, ante una frenada repentina, esta distancia permite que quien conduce el vehículo de atrás pueda reaccionar con tiempo y no colisione.

La ley indica que, en términos generales, la distancia mínima de seguridad entre vehículos debe ser de dos segundos. Aunque siempre se debe tener en cuenta las condiciones climáticas, el momento del día, la condición de la calzada o del tránsito.

Calcular distancia **de Seguridad**



Velocidades máximas

Los excesos de velocidad son responsables de la mayoría de los incidentes fatales, por ello es necesario respetar siempre los límites de velocidad, independientemente de la vía por la que se circule. Las velocidades son establecidas por normativa, pero por cuestiones de seguridad pueden ser modificadas en algunos tramos por la autoridad competente, que lo dará a conocer a través de las señales viales.

Velocidades máximas en CABA

Vehículos hasta 3500 kg. de peso

EXCEPCIONES EN ALGUNAS AVENIDAS

40
Av. Corrientes
Entre las calles Junín y Libertad

60
Av. Gral. Paz
En las calzadas para tránsito pesado entre la Au Ingeniero Pascual Palazzo (Acceso Norte) y Av. del Libertador

70
Av. Figuero Alcorta
Av. Del Libertador
Av. 27 de Febrero
Av. Brig. Gral Juan Facundo Quiroga
Av. Costanera Rafael Obligado

80
Av. Gral Paz
Entre Au Ingeniero Pascual Palazzo (Acceso Norte) y Av. 27 de Febrero[41]

100
Av. Intendente Cantilo
Av. Leopoldo Lugones
Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane[41]
Av. Gral Paz
Entre Av. Leopoldo Lugones y Au Ingeniero Pascual Palazzo (Acceso Norte)[41]

Velocidades máximas especiales en CABA

para transporte de pasajeros/as y de carga de más de 3500 kg.

41/ En su calzada central.

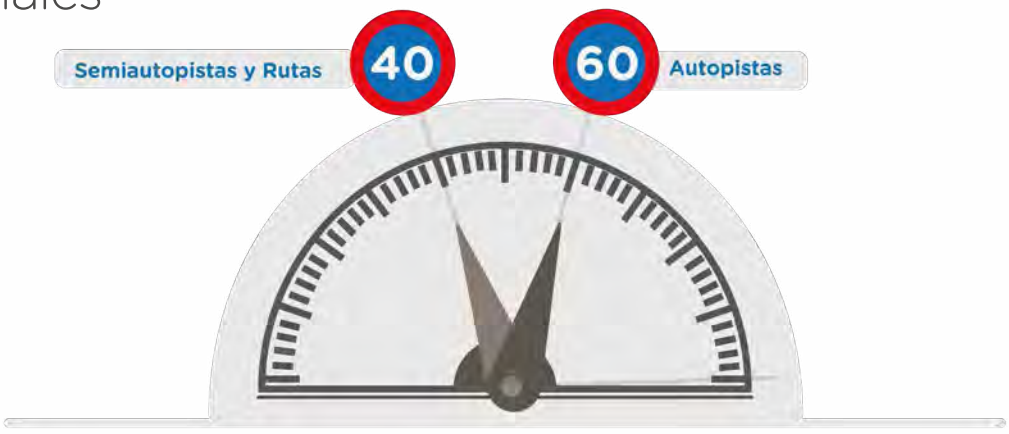
Velocidades máximas fuera de CABA[42]
de acuerdo al tipo de vía y vehículo

Velocidades mínimas

Además de conocer y respetar las velocidades máximas, es necesario saber que existen velocidades mínimas de acuerdo al tipo de vía, ya que circular por debajo de ese límite también puede provocar un incidente vial.

Los límites mínimos de velocidad se establecen a la mitad de los límites máximos fijados para cada tipo de arteria.

Límites mínimos
especiales



42/ Según Ley Nacional de Tránsito N° 24.449.

Velocidad precautoria

- Es la velocidad adecuada a las circunstancias, que permite mantener el total dominio del vehículo, sin entorpecer la circulación ni ponerse en peligro a sí mismo ni a otras personas. Es decir se debe circular siempre a una velocidad tal que tenga en cuenta: la salud de quien conduce, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad, las condiciones de la arteria, el estado de la calzada, el clima y la densidad del tránsito; de modo que pueda detener el vehículo antes de una colisión.
- Aunque se cree que sólo las altas velocidades producen incidentes, lo que realmente lleva a un siniestro es circular a velocidades inadecuadas. Por ejemplo, en circunstancias de niebla o nieve, el límite máximo establecido para la arteria puede dejar de ser el adecuado por haberse modificado las condiciones normales del camino. Además, circular a mayor velocidad de la precautoria implica que aumenten las posibilidades de que un eventual siniestro vial sea más grave.

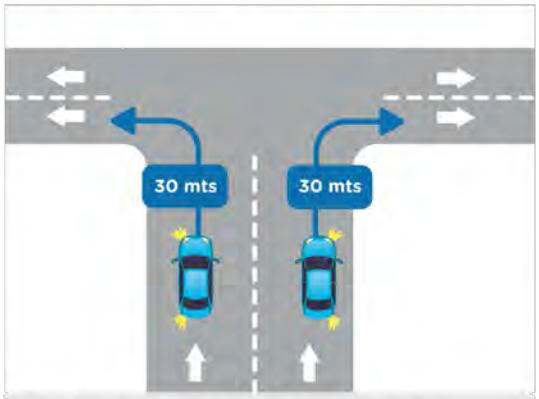
Límites máximos especiales
de velocidad precautoria

Velocidad en rutas

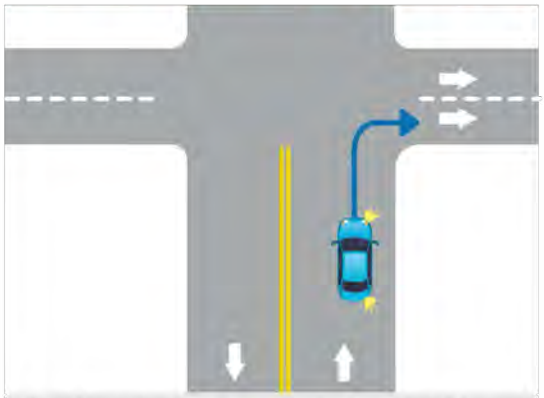
- Al llegar a una curva, desacelerar antes de ingresar en ella para mantener el completo dominio del vehículo.
- Al ver una señal indicativa de cruce ferroviario, disminuir la velocidad y prestar atención a la posible aproximación de trenes.
- Disminuir la velocidad frente a una señal que indique calzada resbaladiza aunque el pavimento no aparente estarlo, ya que muchas veces esta condición no puede evaluarse a simple vista.
- Si el vehículo sale involuntariamente de la ruta, desacelerar (no frenar) sin tratar de volver a la calzada dando volantazos, ya que esta es una de las causas más frecuente de vuelcos.
- En el caso de que se presenten animales sueltos, tanto en la calzada como en la banquina, lo adecuado es disminuir la velocidad, si es necesario detenerse, y dar aviso a las autoridades de la zona. La baja velocidad y estar expectante darán mayor posibilidades a maniobrar.
- Si hay baches sobre la calzada, se deberá actuar como cuando existen malas condiciones climáticas: disminuir la velocidad y aumentar la distancia de seguridad con el vehículo que va delante.

Giros en intersecciones

Circular, como mínimo, 30 metros antes por el carril mas cercano al lado al cual se desea girar.



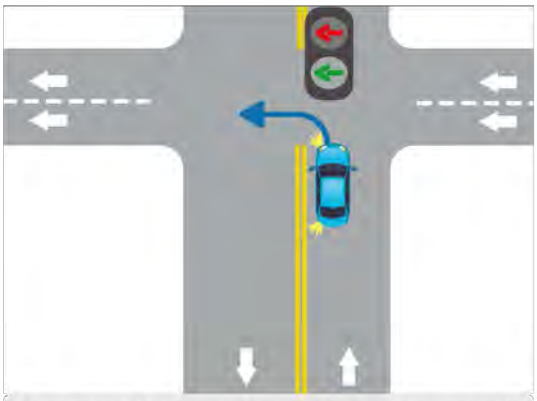
Giro hacia ambos lados en arterias de sentido único de circulación.



Giro hacia la derecha en arterias de doble sentido de circulación.

Colocarse en el carril cercano al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al tránsito de sentido contrario, y girar en la intersección, no antes.

Giro hacia la izquierda circulando por una vía de doble sentido sin semáforos.



Giro hacia la izquierda circulando por una vía de doble sentido con semáforo de giro.
Si el semáforo no tiene giro, está prohibido hacer esta maniobra.

En todos los casos:

- Anticipar la maniobra 30 mts. antes con la luz de giro correspondiente.
- Reducir la velocidad paulatinamente, antes de realizar el giro en la bocacalle.
- Efectuar la maniobra a una marcha moderada.

Adelantamiento y sobrepaso

Adelantamiento:

Maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación sin necesidad de cambiar de carril.

Sobrepaso:

Maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación cambiando de carril.

Utilización del carril:

Izquierdo: ambas maniobras deben realizarse siempre por el carril ubicado a la izquierda del vehículo al que se desea adelantar o sobrepasar.

Derecho: sólo en dos casos se puede utilizar éste carril.

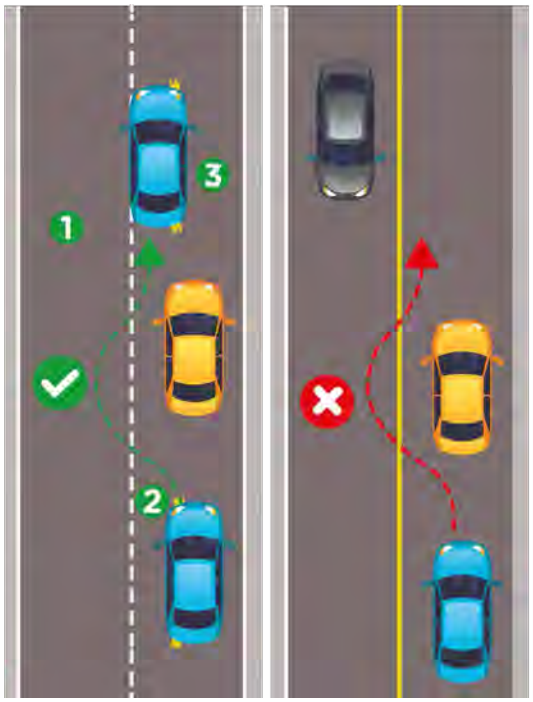
- Cuando el vehículo que precede indica con claridad la intención de girar o detenerse a la izquierda.
- Cuando se produce un embotellamiento y la fila de la izquierda no avanza o es más lenta que la de la derecha. Una vez finalizada cualquiera de estas maniobras hay que incorporarse al carril derecho si estuviese libre, de forma gradual y sin obstaculizar la fluidez del tránsito.

Sobrepaso seguro:

1- Asegurarse previamente de que ningún otro vehículo esté intentando sobrepasarlo y que el espacio a la izquierda sea amplio, esté libre, y con distancia suficiente para evitar riesgos.

2- Antes de realizar la maniobra, advertir al conductor/a que está adelante haciendo destellos con las luces frontales y colocar la luz de giro izquierda hasta concluir el desplazamiento lateral.

3- Realizar la maniobra sin demoras y sin superar la velocidad máxima permitida, y retomar el lugar a la derecha sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado. Esta acción se debe realizar con el indicador de giro derecho en funcionamiento hasta su correcta ubicación en el carril.



- No realizar la maniobra en sectores con delimitación de carriles de trazo continuo , ni estando próximo a una encrucijada, curva, puente, túnel, paso a nivel o lugar peligroso.
- No se debe ocupar la plaza de circulación de quien está haciendo un sobrepaso hasta que complete su maniobra, ya que podría necesitar volver a su posición.

• Cuando varios vehículos marchen encolumnados, la prioridad para adelantarse corresponde al que circula inmediatamente detrás del primero, los restantes deberán hacerlo conforme su orden de marcha.

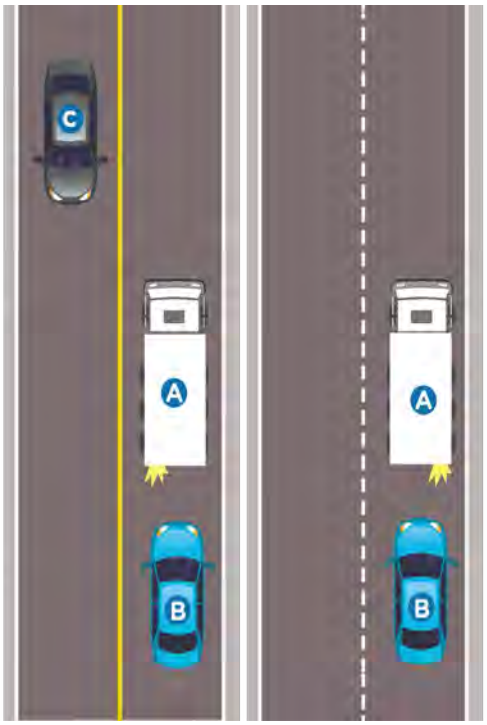
• El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad. Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente.

La ley 2449, en su articulo 42, agrega:

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.

Luz de giro izquierda

El vehículo **A** le indica al vehículo **B** que ***NO*** intente sobrepasarlo, porque el vehículo **C** viene en sentido contrario.



Luz de giro derecha

El vehículo **A** le indica al vehículo **B** que ***PUEDE*** sobrepasarlo, porque no viene ningún vehículo en sentido contrario.

Más allá de la señalización realizada por el vehículo que precede, siempre se deben tomar precauciones al efectuar un sobrepaso y tener completa seguridad de que hay suficiente espacio y tiempo para hacerlo.

Conducción en autopistas y otras vías rápidas

Ingreso a estas vías:

Se realiza a través de los carriles de aceleración. Son aquellos tramos en donde se puede acelerar de manera gradual, hasta conseguir la velocidad adecuada para incorporarse a la vía principal.

Quien conduce debe:

1- Observar el tránsito de la vía principal antes de decidir qué conducta adoptar.

2- Continuar la marcha si la incorporación a la vía puede hacerse sin peligro; acelerar o reducir la velocidad según las condiciones de la vía en ese momento.

3- Detener el vehículo si fuera necesario.

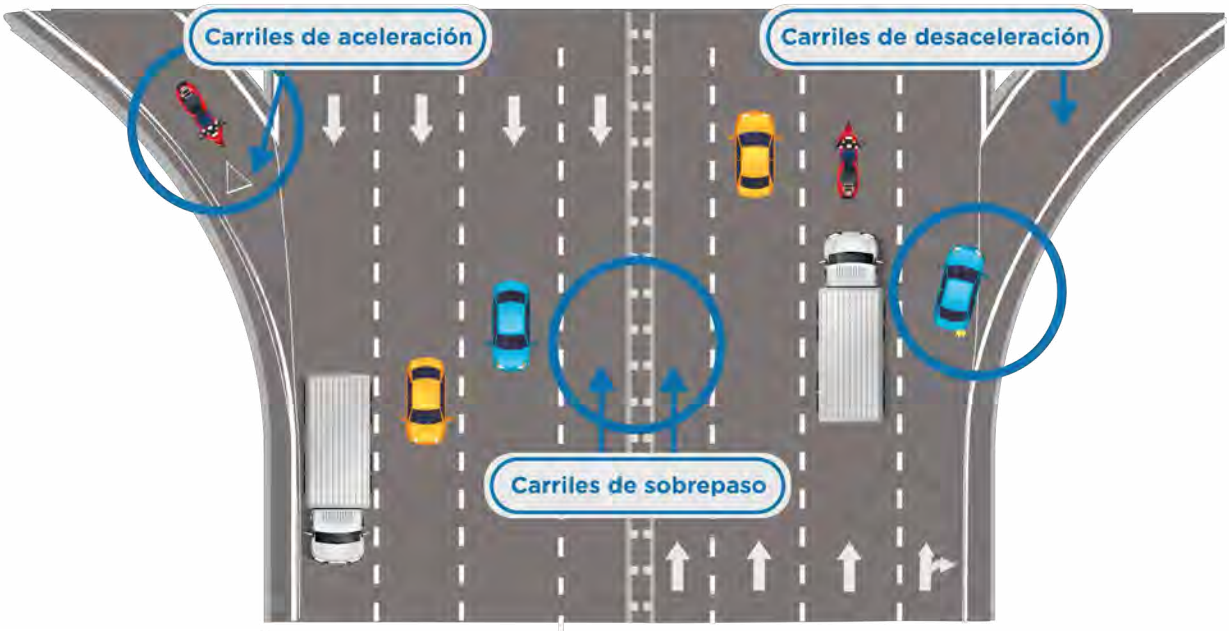
Mientras se realiza esta maniobra de incorporación se debe utilizar el giro correspondiente para su señalización.

Circulación:

Carril izquierdo o de sobrepaso: debe quedar libre para ser utilizado sólo para sobrepasos.

Carril derecho: destinado al tránsito lento, y por allí deben circular obligatoriamente los vehículos de transporte de carga o pasajeros/as de más de 3.500 Kg. de peso bruto, pudiendo abandonarlos sólo para sobrepasos.

Banquina: no puede utilizarse para circular, detenerse o estacionar en ella, ni siquiera cuando el tránsito por la vía se encuentre detenido o circule lentamente. Su uso queda circunscrito a casos de emergencia, es decir, por avería, malestar o enfermedad de quien conduce o de las personas acompañantes, y a causa del retiro de vehículos de la calzada por haber sufrido un incidente de tránsito, en cuyos casos se deberán encender las balizas del vehículo, colocar balizas portátiles, llamar al número de emergencias correspondiente a la vía y utilizar chaleco reflectante al descender del vehículo.



Salida de estas vías:

Saber cuál es la salida que se utilizará, ya que una vez iniciada la maniobra no se puede retroceder dando marcha atrás. Señalizar siempre con anticipación la maniobra, situarse en el carril derecho para ingresar en el carril de desaceleración y una vez ubicado en él, reducir la velocidad. De esa manera, es posible llegar con una velocidad adecuada al ingreso de la nueva vía. Al abandonar la vía por completo se debe readaptar la velocidad, teniendo en cuenta que se ingresa en una vía convencional con intersecciones y usuarios/as en la vía pública.

Velocidad:

Se debe circular a la velocidad correspondiente al carril, por el centro del mismo y procurando permanecer en él, abandonándolo únicamente para sobrepasos y para egresos.

Por las velocidades desarrolladas en estas vías, es importante comenzar la maniobra de cambio de carril con anticipación, colocando siempre la luz de giro correspondiente y guardando la distancia de seguridad entre vehículos.

Cuando un vehículo no puede alcanzar la velocidad mínima exigida en estas vías, debe circular por el carril derecho y abandonar la autopista en la primera salida para llamar al auxilio del vehículo.

En el caso de remolque:

Como en cualquier tipo de vía (pasaje, calle, avenida, autopista), si fuera necesario remolcar vehículos averiados, únicamente puede hacerse utilizando un vehículo especialmente destinado para ello. En autopistas, será la empresa de la autopista correspondiente quien lo haga, y deberá abandonar la vía en la primera salida posible.

Conducción en situaciones adversas

Las condiciones climáticas varían y por ello se debe tener la preparación suficiente para enfrentar cualquier adversidad meteorológica que afecte la conducción de un vehículo.

Niebla

Conducción

- Ambas manos al volante.
- Reducir la velocidad.
- Aumentar la distancia entre vehículos.
- Utilizar las luces bajas.

Si no fuese posible circular a causa de la presencia de un denso banco de niebla, hay que alejarse lo más posible de la calzada y de la banquina.

Luces

En caso de tener luces rompeniebla, es conveniente utilizarlas para tener unas mayor visibilidad.

Un error común es colocar balizas mientras se circula en estas condiciones. Esto puede confundir ya que podría interpretarse que el vehículo se encuentra detenido y no circulando.

Testigo de luz antiniebla encendida en el tablero.

Velocidad

Cuando se atraviesa un banco de niebla hay que disminuir la velocidad de acuerdo a lo que indique la señalización horizontal.

Efecto

- Interfiere en el campo visual y percepción del entorno
- Afecta la capacidad lumínica del vehículo
- Pierden adherencia las cubiertas

Aumentar la distancia de seguridad entre vehículos, **de 2 seg. a 4 seg.**

Se deben encender las luces bajas y antiniebla.
No manejar con balizas encendidas.

A simple vista, si desde el vehículo en marcha sólo se llega a distinguir:

3 "V" invertidas, la velocidad máxima es la permitida en la vía.

2 "V" invertidas, la velocidad máxima es de **60 km/h.**

1 "V" invertida, la velocidad máxima es de **40 km/h.**

Lluvia

Conducción

- Disminuir la velocidad.
- Descansar con más frecuencia.
- Aumentar la distancia entre vehículos.
- Circular con las luces bajas encendidas.
- Utilizar limpiaparabrisas .
- Buscar la parte mas alta de la calzada para circular.

Neumáticos

Tienen menor adherencia a la calzada, de modo que las frenadas son menos efectivas y se necesita mayor distancia para la detención del vehículo (distancia de frenado). Mantener en estado óptimo los neumáticos.

Calzada

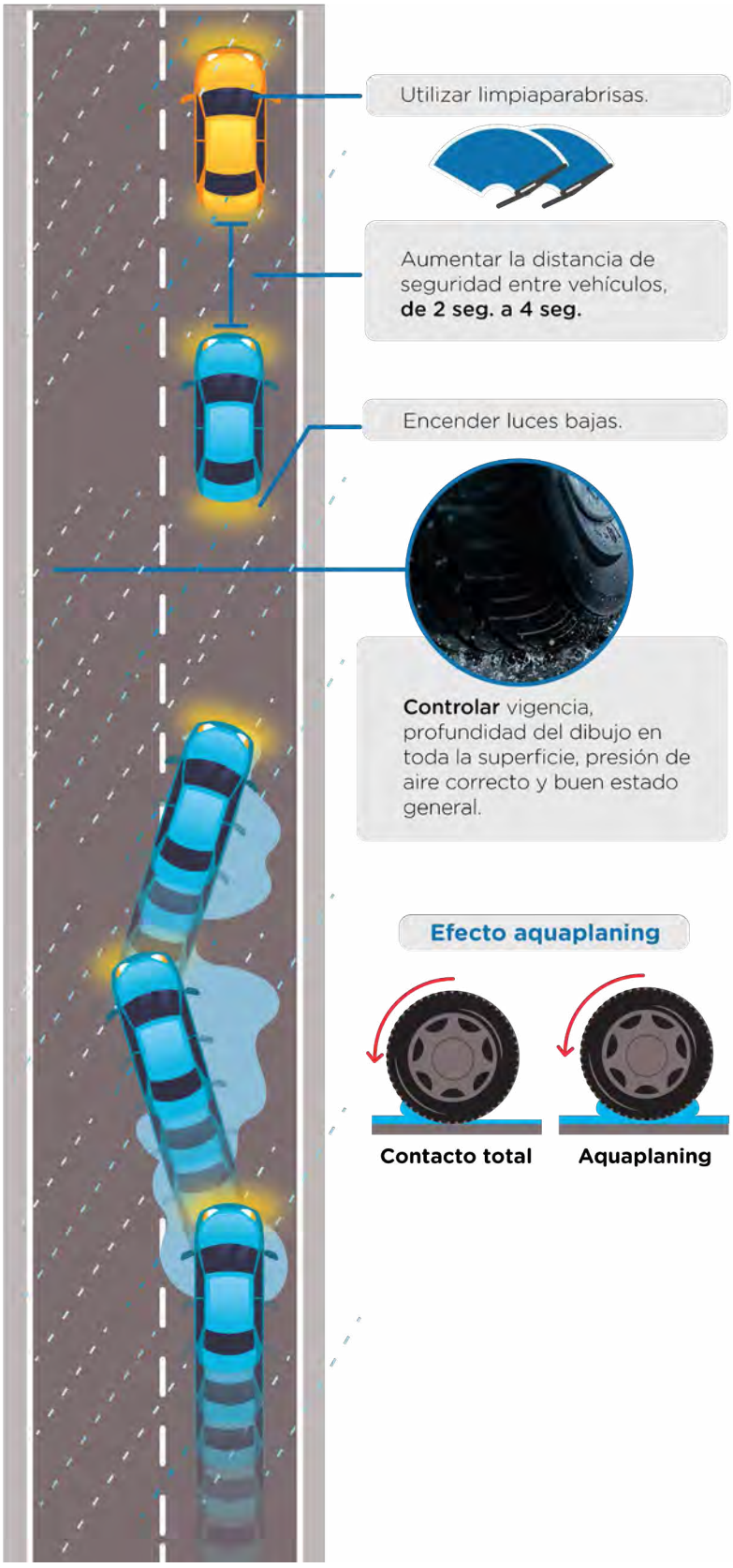
Cuando la lluvia es de poca intensidad, el peligro reside en que se vuelve especialmente deslizante a causa de la mezcla generada entre el agua, la suciedad y la grasa existente en el asfalto. Cuando la lluvia es intensa, se puede producir el efecto aquaplanning.

Efecto aquaplaning

Ocurre cuando una capa de agua se acumula en el pavimento y es mayor a la cantidad que los neumáticos pueden expulsar a través de sus dibujos. De esta manera se impide el contacto del neumático con el pavimento y esto puede provocar un deslizamiento incontrolado del vehículo.

Frenos

Pueden perder eficacia donde hay acumulación de agua (charcos). Si llegase a ocurrir, es recomendable secar o calentar los frenos accionandolos suavemente y de forma repetida mientras se mantiene la aceleración.



Viento

Conducción

- Disminuir la velocidad.
- Observar los árboles que haya al lado de la vía para reconocer si se está por entrar a una zona con viento fuerte.
- Manejar con ambas manos al volante.
- Utilizar marchas cortas.

Sobrepasar camiones

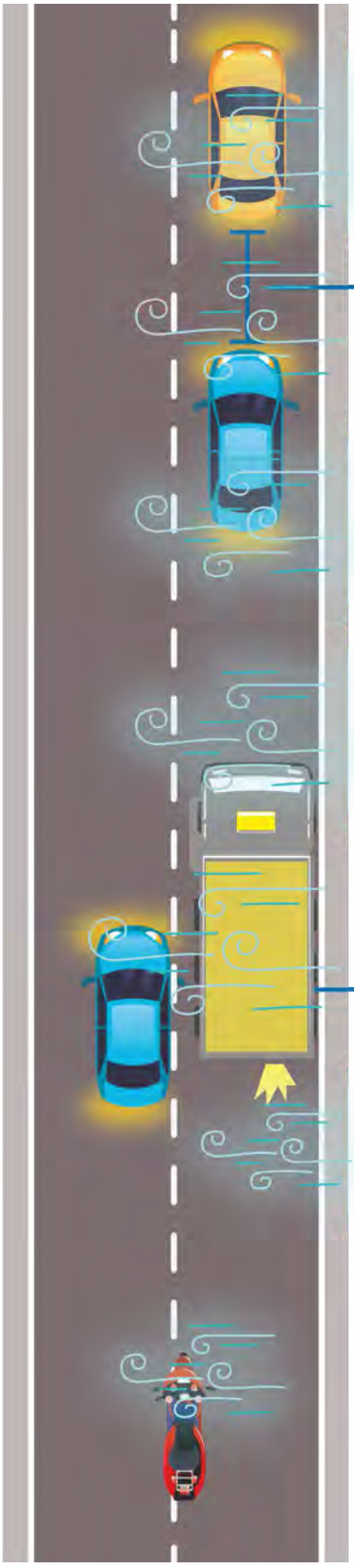
En vehículos de gran porte:
Actúan como pantalla frente al viento, sobre todo si es lateral, ya que tiene mayor superficie. Por eso, al conducirlos frente a estas condiciones, es conveniente reducir la velocidad.

En motovehículos

Buscar una posición aerodinámica para hacer frente al viento. Para ello, se aconseja repararse detrás del parabrisas (cuanto más alto, mayor protección) acercando el cuerpo, las piernas y la cabeza hacia el depósito. Si el viento es lateral, inclinar levemente la cabeza y los hombros hacia el lado por el que sopla el viento para equilibrar el conjunto conductor-moto.

Efectos

- Reduce la tracción y agarre de las ruedas
- Afecta la dirección y trayectoria del vehículo.



Aumentar la distancia de seguridad entre vehículos, **de 2 seg. a 4 seg.**

Precaución al sobrepasar camiones:
es aconsejable hacerlo con precaución y con una diferencia de velocidad no muy elevada, ya que la diferencia de fuerzas ejercidas por el viento
y el reparo del camión puede provocar la desestabilización del vehículo.

Nieve

Si bien no es una condición climatológica que se presente en CABA, es importante conocer algunas pautas para conducir en esta situación porque al obtener una licencia nacional, se está habilitado a conducir en otras zonas del territorio argentino donde sí es frecuente.

Conducción

- Aumentar la distancia de seguridad.
- Usar neumáticos especiales/cadenas.
- No realizar aceleraciones, ni maniobras bruscas.
- Disminuir la velocidad.
- Accionar el sistema de frenos suavemente.

Aumentar la distancia de seguridad entre vehículos, **de 2 seg. a 4 seg.**

Calor

Cuando hay altas temperaturas, dentro de un vehículo cerrado se produce un efecto invernadero. Por ejemplo, si la temperatura externa es de 24 grados, el interior del vehículo puede llegar a 50 grados en apenas 10 minutos.

Conducción

- Realizar paradas cada 2 h, estacionar bajo la sombra e hidratarse.
- No utilizar ojotas. El calzado debe quedar sujeto al pie.
- Mantener la temperatura del habitáculo entre 19 y 24 grados.
- Utilizar prendas de vestir ligeras y anteojos de sol.
- Evitar viajar en las horas de más calor.

El aire acondicionado previene la somnoliencia cuando hace calor

Detención y estacionamiento[43]

Detención

Permanencia sin movimiento de un vehículo junto a la acera, por un tiempo estrictamente necesario para casos de control de tránsito realizado por autoridad competente, ascenso o descenso de pasajeros/as, o para carga y descarga. Si fuese otro el motivo, se considerará detención, si su permanencia no excede los 2 minutos, y la persona que conduce no abandona el vehículo.

Se realiza siempre con balizas intermitentes encendidas, situando el vehículo lo más cerca posible de la acera, adoptando las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento de la circulación.

No se considera detención a la permanencia sin movimiento en un sector de la vía pública de un vehículo por circunstancias de la circulación o por causas de fuerza mayor.

Está prohibido detenerse en: (también aplica a los vehículos con emblema internacional de discapacidad):

- Sectores de parada de colectivos y taxis.
- Frente a comisarías, cuerpos de bomberos y bancos (donde sólo se admite la detención de vehículos que presten servicios en esas instituciones).
- Ciclovías.
- Vías rápidas (Av. Cantilo, Av. Lugones, calzadas centrales de la Gral. Paz y autopistas).
- Doble fila, excepto como detención previa a la maniobra de estacionamiento.
- Esquinas.
- Sobre sendas peatonales o líneas de Pare.
- Ingreso, interior y egreso de: túneles, pasos bajo nivel y puentes.
- Sobre los rieles de vías férreas. En caso de que haya vías férreas sin barreras, la detención de un vehículo debe guardar una distancia mínima de 5 metros de los rieles[44].

43/ Según capítulo 7 del Código de Tránsito y Transporte de CABA.
44/ Según inciso k del artículo 48 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449.

Estacionamiento

Permanencia sin movimiento de un vehículo en la vía pública con o sin la persona que conduce por más tiempo del necesario para ser considerada como detención (2 minutos), sin importar si está en marcha o no, si tiene balizas encendidas o si hay personas dentro del mismo.

No se considera detención ni estacionamiento si el vehículo permanece sin movimiento por circunstancias de la circulación (ante un semáforo en rojo, embotellamiento, etc.) o por causas de fuerza mayor (situación de emergencia).

Es importante conocer dónde estacionar y cuáles son las restricciones generales de estacionamiento en la Ciudad.

Normas generales

En la Ciudad de Buenos Aires rigen las siguientes normas generales de estacionamiento, a menos que haya una señal que indique lo contrario:

PROHIBIDO

- En avenidas, junto a ambas aceras los días hábiles* entre las 7 y las 21 horas.
- En Metrobús, junto a ambas aceras, todos los días durante las 24 horas.
- En ciclovías, junto al carril afectado a ésta, todos los días durante las 24 horas.
- En los pasajes cuyo ancho de calzada no supere los cuatro metros y medio (4,5m).
- En calles de convivencia, en toda su extensión, junto a ambas aceras.

PERMITIDO

- En calles, junto a ambas aceras todos los días durante las 24 horas.
- En avenidas se puede estacionar de 21 a 7 horas, de ambos lados, los días hábiles. Y los fines de semana y feriados las 24 horas.

Excepciones a estas normas generales:

- Avenidas de doble sentido, donde la prohibición rige durante las 24 horas: Av. 9 de Julio, la Av. Perito Moreno y las calzadas centrales de las Avenidas Leandro N. Alem, Paseo Colón y Sáenz.
- Dentro del área del Macrocentro, la prohibición de estacionar junto a ambas aceras, rige para cualquier arteria, los días hábiles de 7 a 21 h.

* Se consideran hábiles los días de lunes a viernes que no sean feriados.

Prohibiciones especiales

Estas prohibiciones de estacionamiento rigen por normativa y, por lo tanto, deben respetarse haya o no una señal en el lugar que las refuerce[45].

- En aquellos lugares, desarrollados anteriormente, donde se encuentra prohibida la detención.
- En pasajes cuyo ancho no supere los 4,5m y en calles de convivencia, junto a ambas aceras.
- A menos de 50 metros a cada lado de los pasos ferroviarios a nivel.
- En los sectores de ingreso y egreso de vehículos a la vía pública (garajes).
- Frente a rampas para personas con discapacidad.
- Frente a las bocas de entrada de los subterráneos.
- Frente a las entradas de locales de espectáculos públicos, en los horarios en que se realicen funciones en ellos.
- Frente a la entrada de las salas velatorias, entre las 8 y las 22 h.
- Donde haya carriles exclusivos para algún tipo de vehículo, en su horario de funcionamiento.
- A menos de 10 metros a cada lado de la entrada de:
    - Hospitales, sanatorios, clínicas y centros que presten servicios de salud.
    - Escuelas, colegios y facultades en horas de clase.
    - Templos en horas en que se celebren oficios o ceremonias.
    - Instituciones bancarias durante el horario de atención al público.
    - Empresas de correo, durante su horario de funcionamiento.
    - Instituciones de personas con discapacidad.
- En todos aquellos sectores oficialmente señalizados (operación de carga y descarga de mercadería, hoteles, funcionamiento de ferias barriales, reserva de espacios para estacionamiento, prohibición de estacionar, etc.).

Los ómnibus, micros, camiones, casas rodantes, semiacoplados y maquinaria especial tienen prohibido estacionar en la vía pública durante las 24 h.

Formas correctas de estacionar

Automóviles:

- En paralelo al cordón, aproximadamente a 20 centímetros del mismo y a una distancia adecuada de los otros vehículos estacionados delante y detrás.
- A 45° respecto del cordón, dentro de los sectores demarcados.
- A 90° respecto del cordón, dentro de los sectores demarcados.

Motovehículos:

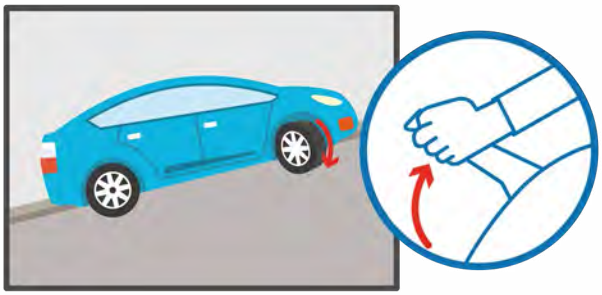
- Sobre vereda y calzada, dentro de los sectores demarcados.
- De no existir demarcación específica, deberán estacionarse de culata entre 45° y 90°, en relación al cordón, cumpliendo las mismas normas que el resto de los vehículos.

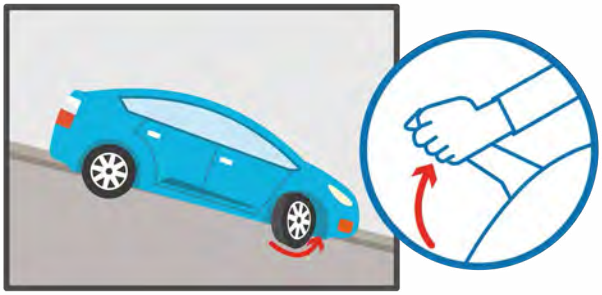
45/ Existe una chat de la Ciudad, al que se puede consultar, a través de Whatsapp, si se tiene dudas sobre la posibilidad de estacionar o no en cualquier dirección de la Ciudad. Para más información ingresar en https://www.buenosaires.gob.ar/laciudad/noticias/boti-el-chat-de-la-ciudad-ya-te-indica-en-que-calles-esta-permitido-estacionar

Formas incorrectas de estacionar

- Nunca puede estacionarse un vehículo sobre la vereda, independientemente de que sea o no el domicilio de la persona que conduce o que es titular del vehículo.
- Esta indicación aplica también a los motovehículos, más allá del ancho de la vereda o de que tenga un desperfecto mecánico.

Estacionamiento en vías con pendiente





- Detener el motor y colocar el freno de estacionamiento.
- En pendientes ascendentes, orientar las ruedas hacia el centro de la calzada y dejar la marcha en primera o en posición de estacionamiento en caso de tener caja automática.
- En pendientes descendentes, orientar las ruedas hacia el cordón de la vereda y dejar la marcha hacia atrás o en posición de estacionamiento en caso de tener caja automática.
- Los vehículos de carga deben colocar además cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública.

Maniobra de estacionamiento

Indicar al resto de las personas que se procederá a detener, estacionar o ingresar a un garaje accionando las balizas. Esta señalización debe realizarse con tiempo suficiente, de modo que se pueda anticipar la maniobra y no se genere riesgos en la vía. Es necesario maniobrar sin empujar a los demás vehículos y sin acceder a la acera, y observando la situación del tránsito a través de los espejos retrovisores.

- Se puede acompañar y reforzar la maniobra a través de una seña manual, alzando la mano por fuera de la ventanilla.
- Al estacionar en paralelo al cordón, es muy posible que se deba detener el vehículo en doble fila por unos instantes antes de iniciar la marcha de retroceso. La marcha atrás no está permitida en la Ciudad salvo que se realice para estacionar, entrar y salir de un garaje, o salvar algún obstáculo. Esto quiere decir que la distancia que se puede retroceder es la mínima e indispensable para completar la maniobra, considerando que la detención debe realizarse inmediatamente antes del espacio que pretende ocuparse.
- Al engranar la marcha atrás se accionan las luces de retroceso indicando el sentido de circulación del vehículo. Además, en aquellos vehículos en los que estructuralmente se tiene obstaculizada su visión a través del espejo retrovisor central, se accionará una alarma sonora.

Franquicia para personas con discapacidad

A traves del Símbolo Internacional de Acceso se identifica a cualquier vehículo en el que se traslade a una persona con discapacidad, sin limitar su uso a un vehículo específico.

- El uso de la franquicia de libre estacionamiento, que se encuentra regulado por la normativa de tránsito de cada municipio. En la Ciudad se deberán respetar las normas establecidas en el Código de Tránsito y Transporte (Ley 2148).
- Habilita a quien la posea a estacionar junto a ambas aceras de calles y avenidas en general. Sin embargo, debe respetar las demás prohibiciones.
- No habilita a violar las prohibiciones especiales mencionadas, ni a entorpecer el tránsito y la seguridad vial. En estos casos, un vehículo con emblema internacional para personas con discapacidad puede ser remitido[46].

Carga y descarga

La detención de vehículos para operar en carga y descarga de mercaderías se debe realizar con balizas encendidas, respetando estrictamente los lugares y horarios que establecen las normas de estacionamiento, excepto en los sectores donde se especifiquen otras modalidades.

Cajones azules: sectores demarcados con línea azul o azul y blanca sobre la calzada que indican espacios exclusivos para carga y descarga. Se concentran mayoritariamente en ejes comerciales, entornos de Metrobus, y zonas de Micro y Macrocentro. El objetivo de estas zonas es evitar que la carga y descarga se realice en doble fila o en lugares donde el estacionamiento se encuentra prohibido por razones de seguridad vial y circulación.

Los vehículos destinados a carga y descarga de mercaderías pueden realizar allí las operaciones de abastecimiento, respetando los días y horarios indicados en la cartelería, durante un tiempo máximo de 30 minutos, salvo otra indicación. Los particulares no pueden estacionar en los cajones azules.

46/ Para mas información sobre donde estacionar utilizando el Simbolo Internacional de Acceso ingresar en https://buenosaires.gob.ar/copidis/cio/simbolo-internacional-de-acceso

Mejorar la formación teórica y práctica de quienes conducen ayuda a construir hábitos seguros.

Capítulo 4 - Manual teórico de conducción motovehicular

CAPACIDAD NATURAL

La salud influye en la conducción. Ciertas enfermedades, crónicas o de corta duración, y algunos estados anímicos pueden dejar a la persona en una situación desfavorable para conducir de forma segura.

La aptitud (capacidad de una persona para realizar adecuadamente cierta actividad) para conducir se considera disminuida cuando existe una alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico, modificando el comportamiento habitual.

Por este motivo, antes de entregar una licencia para conducir, el Estado pone a prueba la capacidad del aspirante mediante un examen psicofísico.

Factores que impiden o disminuyen el buen ejercicio de conducir:

- Ingesta de alcohol y drogas.
- Sueño y fatiga.
- Estrés.
- Distracciones.

Ingesta de alcohol y drogas

Según su definición clásica, droga es toda sustancia que, introducida en el organismo por cualquier vía de administración, produce una alteración del natural funcionamiento del sistema nervioso central y es, además, susceptible de crear dependencia, ya sea psicológica, física o ambas.

No sólo se trata del consumo de drogas ilegales sino también de las legales, como el alcohol y algunos medicamentos. Por eso, las personas que conducen bajo estos efectos tienen alterada su capacidad y se ponen en riesgo, no sólo a sí mismas sino también a las personas que las rodean.

Consumo de medicamentos

Cierto tipo de medicamentos pueden afectar negativamente la capacidad de conducir. Ejemplos de ello son los fármacos de prescripción con efectos sedantes, como los que se utilizan para inducir el sueño. Este tipo de medicación puede tener efectos residuales incluso en las primeras horas de la mañana, aunque se haya ingerido la noche anterior.

Siempre se debe consultar el prospecto explicativo, donde figura la advertencia en caso de que afecte la capacidad de conducir un vehículo, e informarse con un/a médico/a ante cualquier inquietud.

Instrumento para la medición o detección **de estupefacientes**

Se retira la tapa y se inserta el dispositivo en la boca, manteniendo el contacto con la saliva. Será resultado positivo si detecta presencia de estupefacientes.

Consumo de alcohol

El alcohol es una droga depresora del sistema nervioso central cuyo consumo produce:

- Reducción de la capacidad de reacción y aumento del tiempo necesario para responder ante un estímulo.
- Disminución de la visión periférica.
- Deterioro de la resistencia al deslumbramiento.
- Descoordinación viso-motora.
- Alteración de la coordinación motriz.
- Perturbación de la atención y asociación de ideas.
- Exceso de confianza en uno mismo.
- Disminución de las inhibiciones.
- Somnolencia.

Estos efectos están presentes en mayor o menor medida según su concentración (gramos de alcohol por litro de sangre). Dadas estas alteraciones, la Ley 2148 determina los valores límite de la concentración de alcohol en sangre al momento de conducir en la Ciudad de Buenos Aires:

Está prohibido conducir cualquier tipo de vehículo con más de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre.

A esta regla general se le aplican otras restricciones, según el caso:

Límites de alcohol en sangre **para conducir**

PRINCIPIANTE	PROFESIONAL	MOTOCICLISTA	ACOMPAÑANTE	PARTICULAR
0.00 g/l	0.00 g/l	0.20 g/l	0.50 g/l	0.50 g/l

Al circular por el resto del territorio nacional se debe conocer el límite de alcoholemia determinado para la zona, ya que cada provincia y municipio tiene autonomía normativa.

Procedimiento en caso de **Alcoholemia positiva**

• Sancionar la falta administrativa y contravencional si la hubiese.
• Retener la licencia de conducir.
• Remitir el vehículo, impidiendo así que se continúe conduciendo.

Negativa a realizar una prueba de alcoholemia

La autoridad de control deberá prohibirle continuar conduciendo y ordenará la remoción del vehículo, ya que se presume el estado de alcoholemia positiva.

Metabolismo

El grado de alcoholización depende de diversos factores que afectan la absorción del alcohol ingerido:

- Tipo de bebida.
- Cantidad de alcohol ingerido.
- Presencia de alimentos en el estómago.
- Peso corporal.
- Cantidad de sangre.
- Grasa corporal.
- Funcionamiento hepático.

Entonces, no es posible saber qué cantidad de alcohol puede ingerirse para tener una determinada concentración en sangre. En cada organismo y cada circunstancia particular se obtendrá una concentración diferente.

Si tomaste alcohol, no manejes.

Eliminación del alcohol del organismo

- Se realiza fundamentalmente por vía hepática, renal y a través de los pulmones.
- El proceso conlleva un tiempo en cada organismo, de modo que la concentración no disminuye inmediatamente a cero de un momento a otro.

En promedio, una vez que se dejó de ingerir alcohol, la concentración continúa subiendo durante la primera hora y luego comienza a descender paulatinamente. Por eso, conducir al día siguiente de una noche de consumo excesivo de alcohol también es riesgoso, porque sus efectos no terminan con la ingesta, sino que se extienden hasta haber eliminado todo rastro del organismo.

Esto lleva a la resaca o según el término médico, la veisalgia. Conducir en este estado es peligroso porque también tiene efectos en el organismo, entre ellos, alteraciones en la coordinación, la atención y en el tiempo de reacción. Por eso, conducir con resaca es equiparable a conducir en estado de alcoholización.

Conductor/a **Responsable**

Designar a una persona que se responsabilice para conducir, entre un grupo de gente que necesita trasladarse, la cual debe comprometerse a no ingerir alcohol y llevar a cada una a su destino al finalizar el encuentro. De esta forma, no sólo se cuida a si misma, sino también a las otras personas.

El control de alcoholemia o toxicológico se realiza utilizando instrumentos que garanticen la calidad de la medición o detección, ya que se encuentran debidamente certificados y calibrados. Cabe aclarar que, frente a un resultado positivo o la negativa a someterse al examen, el procedimiento que se realiza en un control de alcoholemia o de estupefacientes, es el mismo.

Sueño y fatiga

El sueño es una parte integral de la vida cotidiana, una necesidad biológica que permite restablecer las funciones físicas, psicológicas y sociales esenciales en las personas.

El cuerpo humano guarda un equilibrio para tratar de recuperar todo aquello de lo que se lo ha privado. Cuando una persona no duerme lo suficiente, su organismo produce, como respuesta, un aumento de la necesidad de sueño en los días posteriores y una disminución del rendimiento. Cabe aclarar que el cansancio puede verse inducido por ingerir bebidas alcohólicas y comidas abundantes.

Dormir pocas horas

- Reduce la capacidad de reacción y aumenta el tiempo necesario para responder ante un estímulo.
- Reduce el estado de alerta, ya que se produce una disminución del rendimiento intelectual con dificultades de concentración y utilización de la memoria.
- Predispone a tomar malas decisiones a causa de las alteraciones en el estado de ánimo y el aumento en los niveles de ansiedad e irritabilidad.

La fatiga es la sensación de falta de energía, agotamiento o cansancio, que se encuentra acompañada por una ausencia de motivación. Puede aparecer por dormir de forma insuficiente, por realizar un sobreesfuerzo, o a partir de una tensión mantenida en el tiempo, pudiendo ser transitoria o crónica.

Síntomas físicos de la fatiga:

- Bostezos.
- Visión borrosa.
- Sensación de ojos pesados (aumento del número y la duración de los parpadeos).
- Lagrimeo y/o picor en los ojos.
- Cabeceos.
- Dormitar de forma no intencional o quedarse dormido/a unos segundos (microsueños).

Recomendaciones

- Al emprender un viaje largo dormir aproximadamente 8 horas la noche anterior.
- Interrumpir el viaje cada 200 kilometros o cada dos horas (en el caso de quienes conduzcan motovehículos, es conveniente cada 100 kilómetros o cada hora).
- Tener buena ventilación en el interior del vehículo.
- Beber agua de manera frecuente y consumir comidas ligeras.
- Evitar conducir al anochecer y al amanecer, ya que son momentos de dificultad para manejar a causa de la escasa visibilidad.
- Las personas que tienen más predisposición a sufrir fatiga son las profesionales (dado el prolongado tiempo de conducción) y las principiantes (por la exigencia que demanda esta tarea, a causa de su falta de experiencia).
- Estar 17 horas despierto/a provoca tener el mismo nivel de reacción que una persona con un nivel de alcohol en sangre mayor al permitido por ley[47].
- Los efectos de conducir con fatiga o cansancio son similares a los de haber dormido pocas horas, ya que en ambas situaciones se reduce la capacidad de reacción y aumenta el tiempo necesario para responder ante un estímulo. Sin embargo, las maneras de combatirlos son diferentes:
  - **Para combatir el sueño se necesita dormir.**
  - **Para tratar la fatiga es necesario interrumpir el viaje y hacer una parada de descanso.**

Estrés

En la conducción, existe una doble relación con el estrés: esta actividad genera estrés por sí misma y, a su vez, ésto provocará que se haga de manera más temeraria y menos segura, incrementando los niveles de estrés en el entorno vial.

La OMS lo define como el conjunto de reacciones fisiológicas que preparan al organismo para entrar en acción. Ésta es una respuesta necesaria para la supervivencia, pero cuando se produce en exceso, deja de ser una respuesta adecuada y produce una sobrecarga de tensión que repercute en el organismo.

En las sociedades actuales, son cada vez mayores las exigencias a las que las personas se ven sometidas y quienes conducen no son ajenos a estas circunstancias.

47/ Fuente: Dres. Daniel Vigo; Santiago Plano y Lic. Giannina Bellone pertenecientes a Laboratorio de Cronofisiología, BIOMED-CONICET, Universidad Católica Argentina.

Recomendaciones

- Prestar atención al contexto y dejar de lado las preocupaciones y discusiones al momento de conducir ya que provocan mayor tensión y generan un alto riesgo en la seguridad vial.
- Planificar el viaje y evaluar caminos alternativos al que se elige habitualmente.
- Salir con tiempo suficiente para llegar a destino.
- Regular la temperatura del vehículo ya que el calor y el frío en exceso son estímulos estresantes.
- Adoptar una actitud tolerante y paciente frente a los embotellamientos.

Distracciones

Se entiende por distracción a la desviación de la atención por parte de una persona cuando ésta deba atender a algo específico.

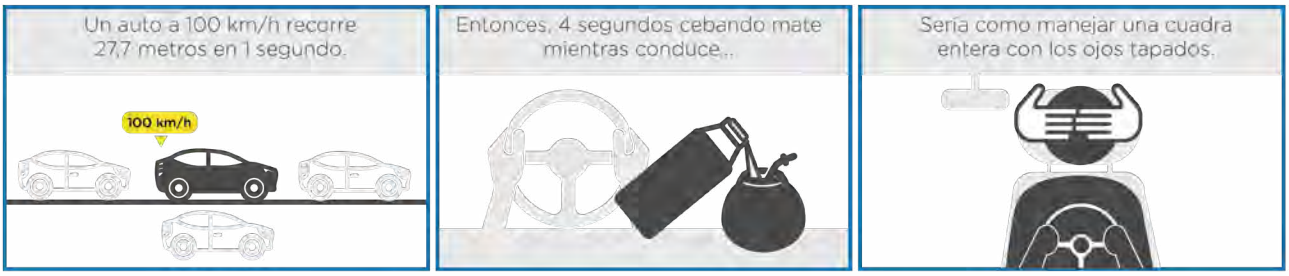
Aplicado a la conducción, esto implica hacerlo de forma insegura e imprudente, ya que conducir es una actividad compleja que requiere de la organización y coordinación de los estímulos percibidos, exigiendo mantener un nivel adecuado de atención.

Si se reparte la atención entre la tarea principal (conducir) y otras secundarias, se estaría siendo menos eficiente en la tarea principal, ya que no se tiene a disposición toda la capacidad de respuesta frente a imprevistos que pueden llegar a surgir.

Comer, beber, tomar mate y/o fumar:

Son tareas que demandan un cierto nivel de atención, al que se le suma el cuidado para evitar derrames o que caiga una ceniza encendida.

Estas actividades, además del problema de las distracciones, conllevan un riesgo adicional, ya que exigen manipulación, por lo que las manos no pueden estar firmes en el volante.



Usar el GPS

El GPS es una herramienta útil pero puede ser de riesgo si se lo utiliza incorrectamente. No debe ser manipulado durante la conducción, por eso, hay que programar la ruta con anterioridad al inicio del viaje y utilizarlo sólo para escuchar y no mirar.

Usar telefonía celular

Está prohibido ya que disminuye la capacidad de atención y reacción, aumentando el tiempo de respuesta ante un estímulo y limitando el sentido de audición y/o vista. Además, se debe conducir con ambas manos en el volante.

El uso de altavoz o auriculares también es considerado riesgoso, ya que, aunque no se usen las manos, hablar por teléfono implica un ejercicio de representación mental de la persona con la que se está dialogando.

Recomendaciones

- Apagar el teléfono antes de comenzar a conducir.
- Ponerlo en modo avión.
- Guardarlo en la guantera o el baúl.
- Dejar que la persona que acompaña atienda el llamado y avise que se comunicará al finalizar de conducir.
- Si se espera una llamada importante y no se puede hacer nada de lo mencionado, se deberá colocar las balizas y detenerse en un lugar permitido para no generar riesgos.
- Descargar una aplicación que avisa a quien llama que la persona no puede atender porque está conduciendo (incluso puede comunicar el tiempo de conducción que resta).
- Además, es importante no realizar otras acciones mientras se conduce, tales como:
  - Cambiar de radio o CD.
  - Mirar un DVD portátil.
  - Maquillarse.
  - Mirar a los demás ocupantes.
  - Intentar quitarse el abrigo.
  - Intentar abrocharse el cinturón de seguridad o ajustar el espejo retrovisor. Estas acciones deben hacerse antes de emprender la marcha.
  - Estirarse para cerrar una puerta o buscar algo en la guantera.
  - Buscar dinero antes de llegar al peaje.

Conducir, requiere del 100% de atención y coordinación.

Capítulo 5 - Manual teórico de conducción motovehicular

ACTITUD AL CONDUCIR

Tipos de actitudes

Una buena conducción no sólo depende de la aptitud de la persona. Es decir, no alcanza con poseer los conocimientos y las habilidades, y encontrarse en condiciones psicofísicas para hacerlo. Existe un tercer aspecto que interviene: la actitud, que se define como la manera de sentir y de pensar, que predispone a realizar determinadas conductas, ya sea de manera positiva o negativa.

Positivas:

Tolerante: acepta la diversidad de las demás personas que transitan y también sus equivocaciones.

Solidaria: facilita las maniobras ajenas a través de sus maniobras.

Comprensiva: se pone en el lugar de la otra persona y actúa en consecuencia.

Prudente: evita riesgos innecesarios.

Negativas:

Prepotente: intenta hacer "justicia" al observar que las otras personas en la vía pública no se movilizan según su propio juicio.

Desconsiderada: entorpece la movilidad de las demás personas, priorizándose por sobre el resto.

Exhibicionista: pretende llamar la atención asumiendo conductas peligrosas.

Transgresora: comete infracciones por tener prisa.

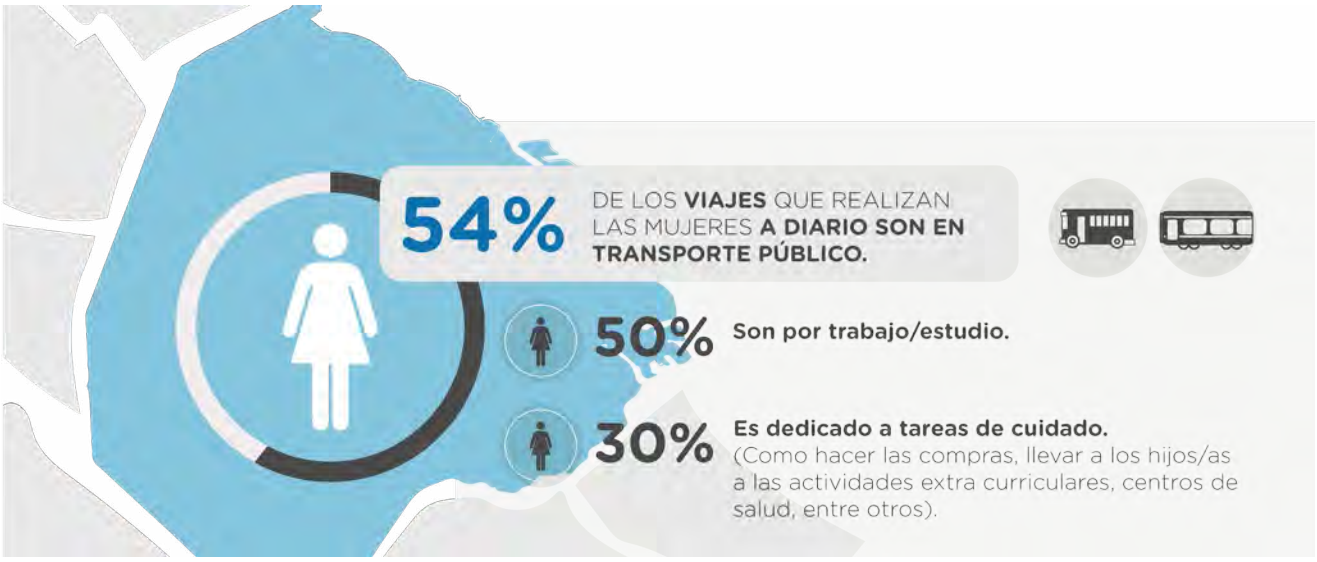
Hacia una sociedad igualitaria

Las ciudades fueron tradicionalmente pensadas, construidas y habitadas en función de las necesidades y roles sociales asignados a los varones. Mujeres, niños, personas mayores y con movilidad reducida no fueron agentes a tener en cuenta a la hora de la planificación de políticas relacionadas al espacio público y el transporte.

Sin embargo, en los últimos años se generaron debates, a nivel mundial, sobre la manera en la que se debían construir los espacios urbanos, teniendo en cuenta género, edad, salud y condición socioeconómica de ciudadanos y ciudadanas.

El compromiso por la igualdad de género es un hecho histórico que atraviesa a la Argentina y al mundo, a través de transformaciones culturales y sociales en todos los ámbitos de la vida, tanto pública como privada: en los vínculos familiares y afectivos, en las relaciones laborales, en la política, y también en el espacio público.

Contexto de
Ciudad de Buenos Aires



Esto implica una mayor cantidad de viajes, aunque más cortos, que combinan distintos modos de transporte, en general en horarios no pico, y que resultan en patrones de movilidad dispersos y no lineales (como lo es el trayecto hogar-trabajo-hogar). Como contracara, las tareas de cuidado sólo representan el 13% de los viajes que realizan los varones.

El derecho de las mujeres a la Ciudad implica el derecho a vivir libremente, a disfrutar, ocupar y transformar sus espacios; el derecho de crear la Ciudad, de decidirla. En ese sentido, la incorporación de una perspectiva de género en el diseño y planificación de las ciudades implica visibilizar las desigualdades que experimentan las mujeres a la hora de hacer uso del transporte y los espacios públicos.

Es necesaria la construcción de una Ciudad equitativa y accesible para las mujeres, desde niñas a adultas mayores.

Prevención y asistencia en situaciones de violencia de género

Si se es víctima o testigo de una situación de acoso en el espacio público, en primer lugar contactar al 911, priorizando la seguridad física de las personas involucradas.

Asimismo, tener en cuenta que se encuentra disponible la línea de reporte y contención 22676 ACOSO, las 24 hs, los 365 días del año.

¿Cómo funciona la línea telefónica de reporte y contención?

A través del envío de un SMS al número 22676 (ACOSO) las personas que sufrieron o fueron testigos de una situación de acoso callejero reciben asesoramiento inmediato por parte del equipo de profesionales, quienes realizan una evaluación de la situación en pos de brindar el abordaje correspondiente.

El mensaje puede ser enviado con dos intenciones:

- Reporte, cuando se trate de una situación de acoso de la que se quiera dejar constancia (esto ayudará a identificar y mapear espacios a trabajar, como paradas de colectivo o estaciones de subte específicas o determinados horarios).
- Contención/asesoramiento, si el mensaje de texto recibido además, solicita el llamado por parte de una operadora, éstas ofrecen una escucha activa, la cual implica brindar atención, disponibilidad e interés por la persona, brindando apoyo y contención psicológica.

El número NO funcionará como un centro de derivación de llamados al 911 para solicitar asistencia en el momento. En situaciones de riesgo siempre se deberá contactar al 911.

Conducción preventiva y eficiente

Estos dos conceptos son transversales y hacen al ejercicio de una buena conducción.

Conducción preventiva o anticipada

Conductas cautelosas que se adoptan al conducir y que contemplan la responsabilidad de los actos propios y ajenos, previendo que todas las personas pueden cometer errores a pesar de conocer la normativa y la concientización gubernamental.

En este tipo de conducción se analiza, piensa y se toma decisiones, haciendo de la misma una experiencia agradable y segura para la persona y para las demás, basándose en la premisa de “anticiparse a todo, esperar todo, suponer todo”.

Conducción eficiente

Permite reducir los costos, extender la vida útil del vehículo, disminuir el consumo de combustible y aportar al cuidado del medio ambiente, a la vez que se reducen los riesgos y la gravedad de los siniestros.

Es posible realizar este tipo de conducción, a partir de tomar algunas medidas simples y concretas:

Aire acondicionado: con velocidades hasta los 80 km/h es recomendable mantener fresco el habitáculo bajando las ventanillas. A velocidades mayores se sugiere utilizar el aire acondicionado manteniendo la temperatura entre 19 y 24ºC.

Disminuir la resistencia aerodinámica: distribuir de manera uniforme el peso transportado en el vehículo y evitar sobrecargarlo llevando peso innecesario.

Planificar el viaje: verificar, antes de iniciar el viaje, cuál es la ruta más útil para llegar a destino. Las aplicaciones vinculadas al GPS son de gran utilidad.

Puesta en marcha: si bien en los motores diésel se necesita esperar unos segundos antes de iniciar la marcha, en los vehículos a nafta, puede iniciarse de inmediato. Por lo que su regulación o ralenti, nunca debería superar los 5 minutos. En ambos casos, luego de poner la primera marcha, pasar a la segunda enseguida.

Verificar el estado mecánico del vehículo: así se reducen las probabilidades de un siniestro vial. Revisar el estado de los frenos y que los filtros de aire, aceite y combustible estén limpios.

Marchas altas: al conducir con marchas altas y a baja revoluciones se logra que el vehículo consuma menos combustible.

Verificar el correcto estado de los neumáticos: la presión de inflado debe adecuarse a la carga del vehículo. Es importante la revisión periódica de la alineación y balanceo del mismo.

Circular a velocidad constante: no realizar aceleraciones ni frenadas bruscas y siempre conducir a una velocidad constante y precautoria.

Vehículo detenido: es recomendable apagar el motor del auto si se va a permanecer más de 3 minutos parado.

Para un automóvil que recorre 12.000 km. al año, un ahorro del 20% en consumo de combustible, puede significar el costo del mantenimiento anual en el taller mecánico.

El tránsito, al igual que otras construcciones sociales, es una expresión de la cultura ciudadana.

Capítulo 6 - Manual teórico de conducción motovehicular

MOTOVEHÍCULOS

Índice - CAPÍTULO 6 Motovehículos

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS A MOTOR COMO MODO DE TRANSPORTE .....Pág. 104

- Definición del término motovehiculo acorde a la Ley 2148
- Tipos de motovehículos
- Parque motovehicular x 1000 hab CABA
- Tipos de licencias habilitantes para conducción de motovehículos
- Licencias emitidas para conducción moto CABA
- Patrones de movilidad. Género y movilidad
- Evolución licencias (segregar varón/mujer) últimos 5 años CABA
- Perfil del usuario

SINIESTRALIDAD VIAL .....Pág. 113

- Plan de Seguridad Vial 2020-2030
- Plan Metropolitano de Seguridad Vial de motos
- Infraestructura vial específica para motos
- Evolución de los controles específicos para motos

NORMATIVA LOCAL .....Pág. 120

- Ley 2148: capítulo motovehículos (incluir chaleco)
- Normas para el aprendizaje de la conducción de motovehículos (pista aprendizaje y motoescuelas)
- Circuito de examen práctico

LA MOTOCICLETA .....Pág. 128

- Elección del vehículo adecuado
- Descripción de las principales partes del motovehículo
- Inspección preventiva

SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA .....Pág. 143

- Seguridad activa y pasiva
- Casco
- Indumentaria (tipos de telas, tipos de protecciones, certificaciones)
- Guantes (tipos, certificaciones)
- Calzado (tipos)

PRIMEROS PASOS PARA UNA CONDUCCIÓN SEGURA Y RESPONSABLE .....Pág. 152

- Manipulación del vehículo
- Posición de manejo
- Primeros pasos
- Situaciones especiales

Capítulo 6 - Manual teórico de conducción motovehicular

LOS VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS A MOTOR COMO MODO DE TRANSPORTE

Definición del término motovehículo acorde a la Ley 2148

Vehículo motorizado no carrozado. Incluye a ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados, motocicletas y motofurgones.

En este manual haremos referencia a las motocicletas cómo término general y con el que se representarán a los ciclomotores, motonetas, motos y scooters.

Tipos de motovehículos

Existen distintos tipos de motovehículos y cada uno de ellos cuenta con características propias que permiten elegirlas de acuerdo con gustos y necesidades. La subclase de licencia que se necesita para conducir un motovehículo está determinada, precisamente, por esas características (cantidad de ruedas y cilindrada).

Ciclomotor:

Cilindrada: hasta 50 cc.

Estructura fundamental: cuadro abierto con ruedas más finas que el resto.

Particularidades: no pueden circular por autopistas.

Motocicleta:

Cilindrada: superior a 50 cc.

Estructura fundamental: cuadro o chasis y ruedas.

Particularidades: existen varios modelos, custom, cafe-racer, racing o pista, naked o de calle, onoff, touring, etc. Dependiendo del modelo, se deberá adoptar una postura corporal diferente.

Scooter:

Cilindrada: superior a 50 cc.

Estructura fundamental: cuadro abierto, con ruedas más pequeñas que el resto (por lo general entre 10 y 15 pulgadas).

Particularidades: tiene embrague centrífugo, por lo cual no tiene palanca de cambios. Para acelerar o frenar, sólo se utilizan las manos. Los pies descansan sobre una plataforma o reposapiés, para su protección.

Parque motovehicular

De acuerdo con la información publicada por CAF (Banco de Desarrollo de América Latina), el parque de motocicletas en el mundo ha venido creciendo de manera acelerada. Se calcula que hay un total 313 millones de motocicletas en el mundo, 77% en Asia, 5% en América Latina, 16% en Norteamérica y Europa y 2% en el resto.

En nuestro subcontinente, la motocicleta se ha convertido en un medio de transporte de cada vez mayor importancia. Actualmente, se estima que hay casi 30 millones de motos registradas en la región. En Brasil, por ejemplo, el total de motocicletas registradas aumentó de 5,7 millones en el año 2002 a más de 21,4 millones en el 2013. Entre 1997 y 2009, el parque de motocicletas registrado en Argentina aumentó un 329%, alcanzando las 2,9 millones de motocicletas, mientras que en Colombia, durante el mismo período de tiempo, el número de motocicletas nuevas registradas por año aumentó un 400%. Sólo entre los años 2007 y 2013 en Venezuela el número de motocicletas vendidas aumentó un 448%.

Según la información publicada por la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), en el mes de agosto de 2023, el patentamiento de motovehículos continua en paulatino ascenso siendo la motocicleta el tipo de motovehículo de mayor venta. En la siguiente tabla (Tabla 1) se muestra la distribución del mercado según el tipo de motovehículo y el total desagregado mensual de los últimos tres años.

Tabla 1. Resumen del mercado:

	Ago.2023 (Unidades)	Jul.2023 (Unidades)	Ago.2022 (Unidades)	Ago.2021 (Unidades)	Variaciones % m/m	Variaciones % a/a	Variaciones % a/2a	Acum 2023 (Unidades)	Acum 2022 (Unidades)	Var % acum
MOTOCICLETA	41.243	36.523	31.909	34.846	12,9%	29,3%	18,4%	309.716	280.174	10,5%
SCOOTER	1.062	881	817	960	20,5%	30,0%	10,6%	8.668	7.587	14,2%
TRICICLO	150	148	40	24	1,4%	275,0%	525,0%	646	299	116,1%
CICLOMOTOR	17	12	13	32	41,7%	30,8%	-46,9%	117	136	-14,0%
CUATRICICLO	17	17	15	63	0,0%	13,3%	-73,0%	111	138	-19,6%
OTROS	0	0	17	2				15	95	-84,2%
Total Motos	**42.489**	**37.581**	**32.811**	**35.927**	**13,1%**	**29,5%**	**18,3%**	**319.273**	**288.429**	**10,7%**
Motos año-modelo > 3 años	730	721	2.565	-	1,2%	-71,5%	-	7.823	22.386	-65,1%
TOTAL	**43.219**	**38.302**	**35.376**	-	**12,8%**	**22,2%**	-	**327.096**	**310.815**	**5,2%**

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic
2023	41.163	35.585	48.412	39.988	40.217	33.841	37.581	42.489				
2022	33.497	34.222	42.341	36.915	39.270	35.128	34.245	32.811	31.907	29.661	32.985	27.999
Var a/a	22,9%	4,0%	14,3%	8,3%	2,4%	-3,7%	9,7%	29,5%				
2021	28.591	24.761	34.334	29.875	20.839	30.154	31.676	35.927	39.676	37.144	37.453	33.337

*Nota: La Moto **año-modelo > a 3 años** no se consideran ventas de unidades nuevas, sino que son patentamientos de motovehículos existentes en el parque que se re-patentan por motivos varios. En este informe no se consideran parte del mercado.*

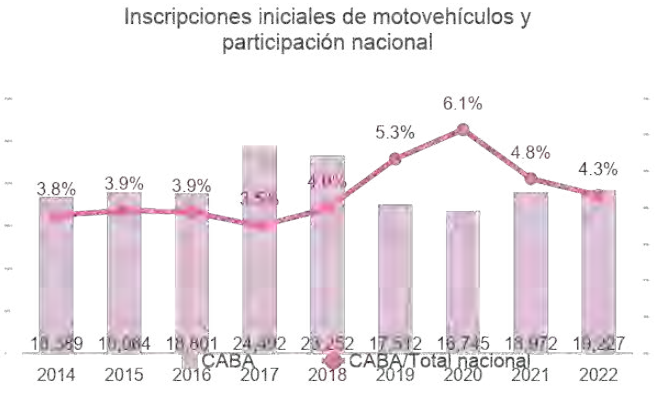
El patentamiento de los motovehículos presenta una distribución tal que la Ciudad de Buenos Aires se encuentra dentro de las cinco provincias con mayor número de motos patentadas. (Ver tabla 2).

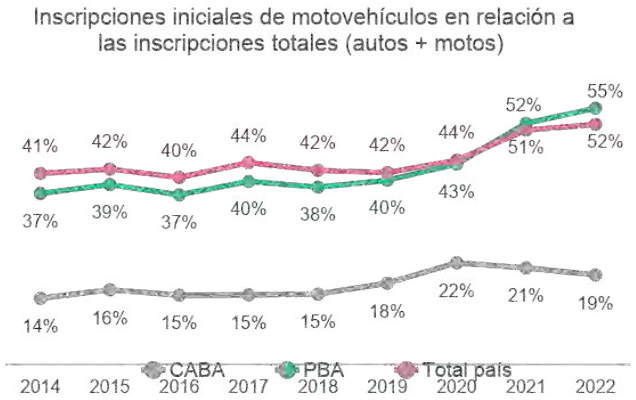
La cilindrada preponderante en el país es 110cc, mientras que en la CABA es 125cc

Tabla 2. Patentamiento de motovehículos por provincia, en unidades.

	08/23 (a)	Part %	07/23 (c)	Part %	08/22 (e)	Part %			01/23 – 08/23	Part %	01/22 – 08/22	Part %	
BUENOS AIRES	13.654	32,1%	12.454	33,1%	10.277	31,3%	9,6%	32,9%	104.794	32,8%	89.680	31,1%	16,9%
SANTA FE	4.497	10,6%	3.634	9,7%	3.798	11,6%	23,7%	18,4%	33.056	10,4%	34.413	11,9%	-3,9%
CORDOBA	3.876	9,1%	3.394	9,0%	2.814	8,6%	14,2%	37,7%	29.321	9,2%	27.052	9,4%	8,4%
CHACO	2.209	5,2%	1.996	5,3%	2.394	7,3%	10,7%	-7,7%	17.466	5,5%	17.197	6,0%	1,6%
CIUDAD AUTONOMA DE BS AS	2.032	4,8%	1.787	4,8%	1.692	5,2%	13,7%	20,1%	14.292	4,5%	12.597	4,4%	13,5%
TUCUMAN	1.954	4,6%	1.863	5,0%	1.481	4,5%	4,9%	31,9%	15.378	4,8%	13.650	4,7%	12,7%
SALTA	1.874	4,4%	1.666	4,4%	1.252	3,8%	12,5%	49,7%	13.267	4,2%	11.033	3,8%	20,2%
MISIONES	1.273	3,0%	1.197	3,2%	999	3,0%	6,3%	27,4%	9.378	2,9%	8.701	3,0%	7,8%
CORRIENTES	1.245	2,9%	1.216	3,2%	1.108	3,4%	2,4%	12,4%	9.431	3,0%	9.044	3,1%	4,3%
ENTRE RIOS	1.236	2,9%	1.049	2,8%	804	2,5%	17,8%	53,7%	9.805	3,1%	8.747	3,0%	12,1%
SANTIAGO DEL ESTERO	1.222	2,9%	1.148	3,1%	954	2,9%	6,4%	28,1%	9.518	3,0%	8.373	2,9%	13,7%
MENDOZA	1.204	2,8%	912	2,4%	834	2,5%	32,0%	44,4%	9.100	2,9%	8.131	2,8%	11,9%
FORMOSA	1.121	2,6%	1.115	3,0%	1.001	3,1%	0,5%	12,0%	7.858	2,5%	7.204	2,5%	9,1%
JUJUY	805	1,9%	648	1,7%	508	1,5%	24,2%	58,5%	5.481	1,7%	4.952	1,7%	10,7%
SAN JUAN	605	1,4%	549	1,5%	484	1,5%	10,2%	25,0%	4.566	1,4%	4.833	1,7%	-5,5%
CATAMARCA	568	1,3%	412	1,1%	364	1,1%	37,9%	56,0%	4.010	1,3%	3.584	1,2%	11,9%
NEUQUEN	551	1,3%	354	0,9%	307	0,9%	55,6%	79,5%	3.552	1,1%	2.576	0,9%	37,9%
LA RIOJA	550	1,3%	480	1,3%	459	1,4%	14,6%	19,8%	4.251	1,3%	4.038	1,4%	5,3%
RIO NEGRO	545	1,3%	438	1,2%	365	1,1%	24,4%	49,3%	4.046	1,3%	3.462	1,2%	16,9%
SAN LUIS	499	1,2%	500	1,3%	361	1,1%	-0,2%	38,2%	4.157	1,3%	3.602	1,2%	15,4%
LA PAMPA	406	1,0%	371	1,0%	281	0,9%	9,4%	44,5%	3.138	1,0%	2.736	0,9%	14,7%
CHUBUT	348	0,8%	261	0,7%	176	0,5%	33,3%	97,7%	2.082	0,7%	1.890	0,7%	10,2%
SANTA CRUZ	141	0,3%	90	0,2%	64	0,2%	56,7%	120,3%	897	0,3%	622	0,2%	44,2%
TIERRA DEL FUEGO	74	0,2%	47	0,1%	34	0,1%	57,4%	117,6%	429	0,1%	312	0,1%	37,5%
TOTAL	**42.489**		**37.581**		**32.811**		13,1%	29,5%	**319.273**		**288.429**		10,7%

Parque motovehicular de la Ciudad





De acuerdo con datos de la Dirección Nacional de Registro de la Propiedad Automotor, en el periodo 2014-2022 se inscribieron en promedio en CABA cerca de 20 mil motovehículos por año, lo cual representa el 4,2% del total de las motos registradas en el país.

Respecto al total de inscripciones (autos + motos), las motos representan aproximadamente un quinto en CABA, mientras que ya han superado el 50% en la PBA y en el agregado nacional.

Tipos de licencias habilitantes para conducción de motovehículos

La Licencia Nacional de Conducir (LNC) es el documento que otorga el Estado que certifica que, quien la obtenga, se encuentra habilitado para conducir un vehículo motorizado. El mismo es otorgado por cada jurisdicción de acuerdo con lo enunciado en la Ley N° 24.449, que estipula las clases y subclases de LNC que habilitan la conducción de los distintos tipos de vehículos, tanto para conductores/as particulares como profesionales.

Todo conductor debe ser titular de una licencia expedida por autoridad competente que lo habilite para conducir el vehículo automotor con el que circula, que se ajuste a las pautas establecidas en el Código de Tránsito. La habilitación implica que su titular debe respetar las normas establecidas en el presente Código, los controles que se realicen a las mismas y las órdenes de la autoridad competente, en beneficio de la seguridad pública vial (Ley 2148, Capitulo 3.1.1: Disposiciones generales).

A continuación, se detallan las clases y subclases de licencias habilitantes para la conducción de motovehículos:

Clases y subclases de licencias				
Particulares	**A**	A motovehículos de 2 ruedas	A.1	Motovehículos de dos ruedas hasta 50 cc de cilindrada y/o motovehículo eléctrico menor a 4kW. Puede tramitarse desde los 16 años.
			A.2.1	Motovehículos de dos ruedas de más de 50 cc y hasta 150 cc de cilindrada, y/o motovehículos eléctricos de 4 a 11 kW. Puede tramitarse desde los 17 años.
			A.2.2	Motovehículos de dos ruedas de más de 150 cc y hasta 300 cc de cilindrada, y/o motovehículos eléctricos de 11 a 20 kW. Los menores de 21 años deben acreditar haber tenido habilitación por 2 años en la clase A.2.1.
			A.3	Motovehículos de dos ruedas de más de 300 c.c. de cilindrada, y/o motovehículos eléctricos de más 20 kW. Los menores de 21 años deben acreditar haber tenido habilitación por 2 años en clase A.2.2.A4 motovehículos de 3 o 4 ruedas
		A 4 motovehículos de 3 ó 4 ruedas	A.4.1	Motovehículos de tres o cuatro ruedas hasta 50 c.c. de cilindrada y/o motovehículos eléctricos de tres o cuatro ruedas menor a 4kW. Puede tramitarse desde los 17 años.
			A.4.2	Motovehículos de tres o cuatro ruedas de más de 50 c.c. y hasta 150 c.c. de cilindrada, y/o motovehículos eléctricos de tres o cuatro ruedas de 4 a 11 kW. Puede tramitarse desde los 17 años.
			A.4.3	Motovehículos de tres o cuatro ruedas de más de 150 c.c. y hasta 300 c.c. de cilindrada, y/o motovehículos eléctricos de tres o cuatro ruedas de 11 a 20 kW. Los menores de 21 años deben acreditar haber tenido habilitación por dos años en la clase A.4.2.
			A.4.4	Motovehículos de tres o cuatro ruedas de más de 300 c.c. de cilindrada, y/o motovehículos eléctricos de tres o cuatro ruedas de más 20 kW. Los menores de 21 años deben acreditar haber tenido habilitación por 2 años en la Clase A.4.3.

Profesionales	PA	PA profesionales motovehículos de 2 ruedas	PA.1	Clase profesional para motovehículos de dos ruedas hasta 50 c.c. de cilindrada. Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase correspondiente.
			P.A.2.1	Clase profesional para motovehículos de dos ruedas de más de 50 c.c. y hasta 150 c.c. de cilindrada. Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase correspondiente.
			P.A.2.2	Clase profesional para motovehículos de dos ruedas de más de 150 c.c. y hasta 300 c.c. de cilindrada. Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase correspondiente.
			P.A.3	Clase profesional para motovehículos de dos ruedas de más de 300 c.c. de cilindrada. Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase correspondiente.

De acuerdo con el informe emitido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en su "Anuario estadístico 2019", en nuestro país, la conducción de un vehículo aún está culturalmente asociada como una actividad masculina, encontrando que solo 3 de cada 10 licencias de conducir otorgadas a nivel nacional, de todo tipo de clases, corresponden a mujeres. Ver tabla 3

Tabla 3.

Jurisdicción	Total	Hombres	Mujeres
Buenos Aires	**1.739.953**	1.284.004	455.949
CABA	**393.821**	265.500	128.321
Catamarca	**21.407**	15.583	5.824
Chaco	**35.570**	24.465	11.105
Chubut	**69.103**	47.913	21.190
Córdoba	**216.555**	146.074	70.481
Corrientes	**67.040**	48.992	18.048
Entre Ríos	**142.463**	100.247	42.216
Formosa	**33.241**	21.036	12.205
Jujuy	**45.503**	37.116	8.387
La Pampa	**33.841**	21.460	12.381
La Rioja	**28.698**	20.695	8.003
Mendoza	**204.541**	143.940	60.601
Misiones	**83.272**	61.763	21.509
Neuquén	**78.008**	53.051	24.957
Río Negro	**72.115**	49.397	22.718
S. del Estero	**66.886**	48.666	18.220
Salta	**90.625**	70.764	19.861
San Juan	**66.979**	49.960	17.019
San Luis	**25.774**	19.454	6.320
Santa Cruz	**33.479**	23.252	10.227
Santa Fe	**374.782**	264.565	110.217
Tierra del Fuego	**24.798**	17.094	7.704
Tucumán	**129.373**	101.342	28.031
Total	**4.077.827**	**2.936.333**	**1.141.494**

En nuestro país, la clase licencia de mayor preponderancia es la B (automóviles particulares), correspondiendo a la mitad de las licencias otorgadas; y en segundo lugar, con un peso del 24%, se encuentra la clase A (motovehículos). Véase en la tabla 4 la distribución nacional de las diferentes clases de licencias.

Fuente: ANSV – Anuario estadístico 2019..

Tabla 4.

	Clases	2019
	A Ciclomotores, Motocicletas, Triciclos y Cuatriciclos	2.035.903
	B Automóviles, utilitarios, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes	4.101.918
	C Camiones sin acoplado y casas rodantes motorizadas	40.704
	D Transporte de pasajeros y servicio de urgencia, emergencia y similares	846.972
	E Vehículos con remolque y/o articulaciones y maquinaria especial no agrícola	490.395
	F Adaptación técnica vehicular	43.609
	G Tractores agrícolas, maquinaria especial agrícola y tren agrícola	457.339

Fuente: ANSV – Anuario estadístico 2019.

En la Ciudad de Buenos Aires, esta distribución corresponde a:

75% clase B

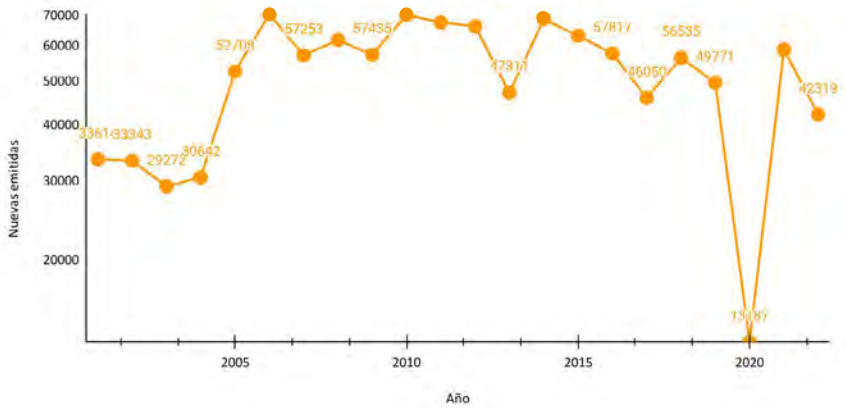
13% clase A

12% otras clases

Téngase en cuenta que, en promedio, se otorgan dos clases por LNC.

Licencias de motos emitidas en la Ciudad

Nuevas licencias emitidas por año. Clase A.1 – A.2.1 – A.2.2 – A.3



Fuente: elaboración propia en base a datos de la Dirección General Habilitación de Conductores y Transporte del GCBA.

Patrones de movilidad. Género y movilidad.

La Ciudad de Buenos Aires, según la encuesta anual de Hogares de 2017, tiene una población conformada en un 53.2% por mujeres. No sólo se trata de una mayoría total, sino que también se refleja en la distribución de la población a nivel comunal.

La población femenina de la Ciudad, además de ser predominante en todas las comunas, se destaca por su mayor envejecimiento. Producto de la mayor esperanza de vida, en todas las zonas de la Ciudad se observa que predomina entre la población femenina, el grupo etario mayor a 60 años. Las mujeres hacen un uso diferenciado de la Ciudad y de los diversos medios de transporte y por ello tienen necesidades particulares.

Género y movilidad en números:

60% de los peatones son mujeres

58% de las usuarias de transporte público son mujeres

5 horas de su día son dedicadas a tareas de cuidado

100% de las mujeres sufrió acoso en el transporte público

Los roles y estereotipos de género actúan como factores que clasifican y organizan los vínculos y la vida cotidiana. Éstos asocian determinadas actitudes y características a mujeres y varones. Los "códigos" en el tránsito reproducen y refuerzan estereotipos de género: las mujeres son consideradas (por los varones y por ellas mismas) como temerosas, prudentes, no tan seguras de sí mismas (lo femenino como débil, emocional, responsable). En cambio, los hombres son vistos como temerarios, agresivos, seguros a la hora de conducir (lo masculino asociado a la fuerza física, virilidad, dominante, pragmático). Esta problemática se ve reflejada, en primera instancia, en la posesión (o no) de licencias de conducir entre las mujeres.

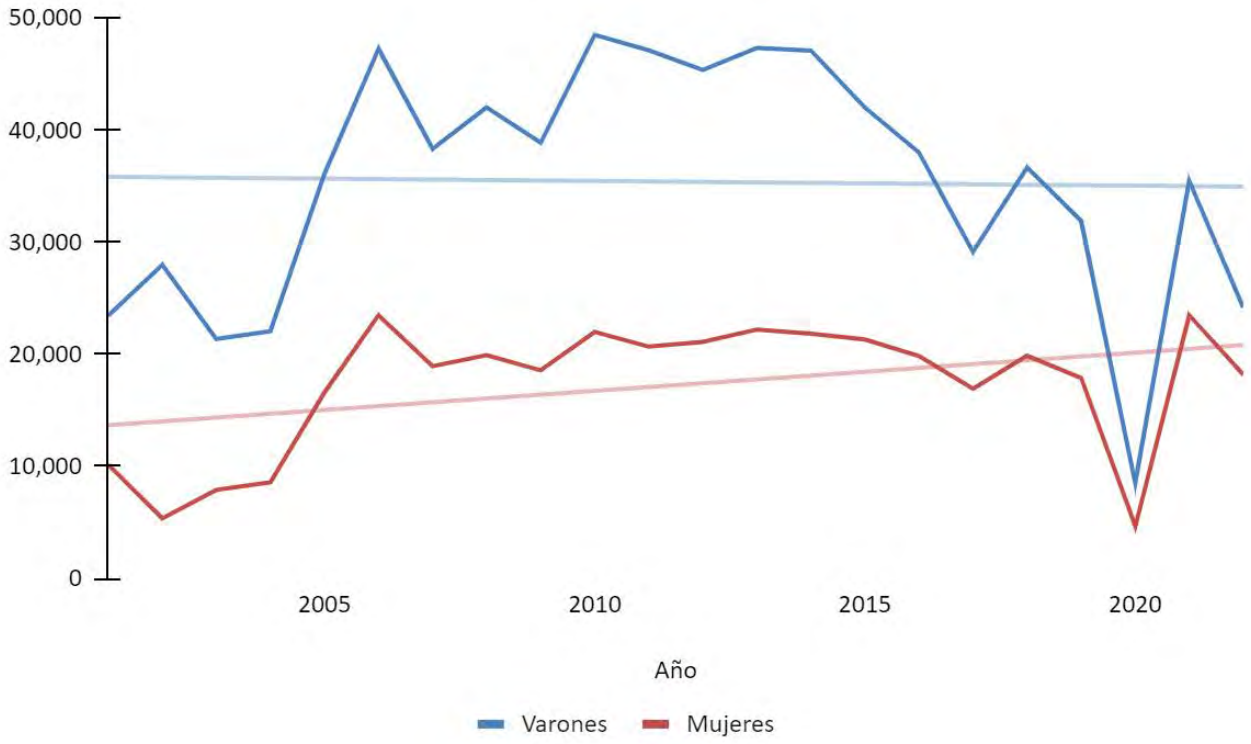
Respecto a esto, la ANSV informó que, de las licencias vigentes hasta 2023, sólo el 35% pertenece a mujeres y en la vía pública sólo 2 de cada 10 ocupa el lugar de conductora en los vehículos. Sin embargo, durante los últimos años la participación femenina en la conducción demuestra una tendencia creciente. Entre 2019 y 2022, la emisión de la LNC para mujeres pasó del 28% al 31%.

A su vez, vemos que la edad en la cual las mujeres y los varones obtienen la licencia por primera vez difiere entre unos y otros: mientras que en el grupo de 16-28 años hay un porcentaje más alto de varones (62% vs 37% de mujeres), en la franja etaria de 29-44 esto se nivela a favor de las mujeres (55% vs 44% de licencias otorgadas a varones).

En cuanto a las clases de licencias vigentes a 2023, cabe mencionar que casi 3 de cada 10 licencias clase A1 (motos) corresponde a una mujer, dato similar a la participación de las mujeres en las clases B de autos (35%). Si bien la conducción de motocicletas continúa siendo eminentemente masculina, las mujeres cada vez más se animan a este tipo de vehículo (ANSV, principales indicadores de seguridad vial con perspectiva de género, marzo 2023).

La misma tendencia se observa en la conducción de motocicletas: en la Ciudad, sólo el 10.3% de las licencias otorgadas pertenecen a mujeres; sin embargo, si se compara este porcentaje con el obtenido en 2012 (5.8%) vemos que aumentó sustancialmente.

Evolución de licencias por género en la Ciudad



Fuente: elaboración propia en base a datos de la Dirección General Habilitación de Conductores y Transporte del GCBA.

Perfil del usuario

El informe del Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF) "La motocicleta en América Latina" afirma que los motivos para adquirir una motocicleta tienen relación directa con la mejora en los tiempos de desplazamiento y con los valores más accesibles de compra y mantenimiento que los correspondientes a otros tipos de vehículos. Además, existen cuestiones prácticas como facilidad y comodidad para estacionarla y agilidad en el tránsito.

Podemos encontrar dos grupos de personas que adquieren una moto: por un lado los usuarios de motos de gama alta, generalmente utilizadas con motivo de ocio, y por otro los que la eligen cómo medio de transporte diario y/o de trabajo. El informe mencionado realizado por CAF nos permite enumerar las causas más frecuentes qué motivan la compra de la motocicleta:

- Congestión de tránsito

- Individualismo del usuario al obtener su transporte privado: por ejemplo, la flexibilidad de traslado.

- Costo, practicidad.

- Cultura del uso y sensaciones positivas.

- Acceso a un trabajo.

Capítulo 6 - Manual teórico de conducción motovehicular

SINIESTRALIDAD VIAL

Plan de Seguridad Vial 2020-2030

Contexto global

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), a nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estiman otros 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo.

En función de ello, los gobiernos a lo largo y ancho de todo el planeta proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período. Casi una cuarta parte de esas defunciones se producen entre usuarios de motocicletas.

El Plan Mundial establece actividades prioritarias para los países sobre la base de cinco áreas de trabajo principales:

- **Gestión de la seguridad vial**
- **Vías de tránsito y movilidad más seguras**
- **Vehículos más seguros**
- **Usuarios de vías de tránsito más seguros**
- **Respuesta tras los accidentes**

La comunidad mundial de desarrollo también ha subrayado la importancia de abordar con carácter prioritario la cuestión de los traumatismos causados por el tránsito a fin garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos, según se consigna en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 3 y 11, en los que se hace referencia a la seguridad vial.

Objetivos y metas de desarrollo sostenible relacionados con la seguridad vial

Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

Meta 11.2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las persona.

Contexto local

En la Ciudad de Buenos Aires, y en concordancia con ambos principios, tenemos como antecedente el primer Plan de Seguridad Vial (2016-2019) con el objetivo ya alcanzado de reducir en un 30% las víctimas fatales por siniestros viales para el año 2019; y el primer Plan Metropolitano de Seguridad Vial para Motociclistas (2017) que tuvo como objetivo realizar un diagnóstico de la situación de los moto-vehículos en el Área Metropolitana de Buenos Aires y de los índices de siniestralidad que presentan.

El 2do Plan de seguridad vial 2020-2023 tiene como una de sus metas parciales alcanzar el 95% de uso correcto de casco en motociclistas para el año 2023. Para el año 2022, el uso correcto de casco ya había alcanzado el 91,5%.

En línea con la Organización de las Naciones Unidas (ONU), se busca reducir en un 50% las víctimas fatales para el año 2030 a través de 4 herramientas de gestión:

Acciones relacionadas con el diseño del espacio público

Programa de formación y campañas de concientización para mejorar la convivencia y la seguridad vial.

Acciones que promueven el ordenamiento del tránsito, el cumplimiento de las normas y que garanticen un sistema seguro de transporte.

Acciones con participación y compromiso conjunto de la ciudadanía, ONG´S, empresas y dependencias.

Buenos Aires es una Ciudad líder en seguridad vial y movilidad sustentable en la región. En los últimos 5 años ha logrado reducir un 30% las víctimas fatales y ha modificado su oferta de movilidad urbana a través de grandes cambios en la infraestructura dando prioridad al transporte público, a los peatones y a los ciclistas. Estos cambios se han visto reflejados en lugares icónicos de la Ciudad como el microcentro, que se convirtió en un área de calles completas con prioridad peatonal, menor nivel de ruido y polución, o la Avenida 9 de Julio, que se transformó para dar prioridad al transporte público de calidad.

La Ciudad lleva adelante distintas acciones para reducir los accidentes de tránsito: controles de alcoholemia y de velocidad, uso obligatorio de casco y portación de documentación, la prioridad de los peatones en la vía pública y muchos programas de concientización. Para lograr un mayor y mejor ordenamiento del tránsito, desde el Gobierno de la Ciudad se trabaja sobre los principales factores de riesgo: la velocidad, la ingesta de alcohol, la violación a la luz roja y el no uso del casco. Asimismo, en los últimos años se aumentaron los controles electrónicos y se impulsó una mayor presencia del cuerpo de agentes en las calles. Es por todo esto que la Ciudad de Buenos Aires tiene una de las tasas de mortalidad más bajas de Latinoamérica.

En Argentina se registraron para el 2022, 3.828 víctimas fatales por siniestros viales, lo que equivale a una tasa de mortalidad de 8,4 cada 100.000 habitantes. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se registraron para el mismo año 107 víctimas fatales, lo que representa una tasa de mortalidad de 3,6 cada 100.000 habitantes.

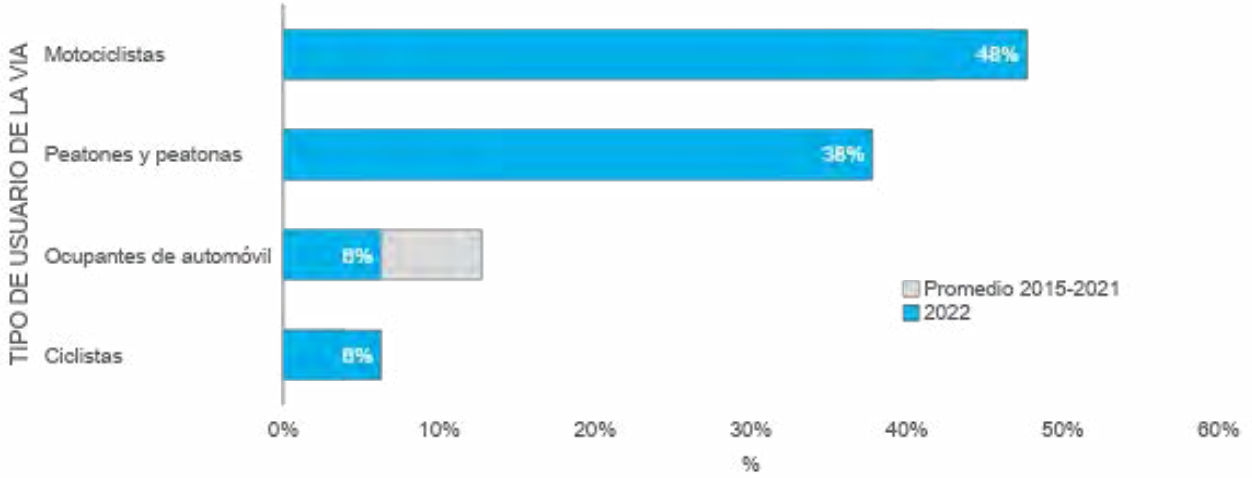
Plan Metropolitano de Seguridad vial para motociclistas

Hemos leído hasta aquí el contexto global y local respecto al uso de la motocicleta. También entendemos que "la motocicleta llegó para quedarse" y en función de ello el GCBA propone diferentes estrategias de trabajo para gestionar su seguridad. El Plan Metropolitano de Seguridad Vial para motociclistas pone de manifiesto, a modo de diagnóstico, datos e indicadores que permiten comprender integralmente el escenario de los motociclistas y promueve una visión compartida tanto de las problemáticas como de las soluciones propuestas, con el fin de mejorar sus condiciones de seguridad vial.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en conjunto con los municipios de Tres de Febrero, Lanús, Pilar, Quilmes y Vicente López, y con el apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la asesoría técnica del Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF); elaboró el primer Plan Metropolitano de Seguridad Vial para Motociclistas con el objetivo de realizar un diagnóstico de la situación de los motovehículos en el Área Metropolitana de Buenos Aires y de los índices de siniestralidad que presentan.

En la Ciudad de Buenos Aires, durante los últimos años, creció el número de motovehículos vendidos[1] y a su vez, también aumentó la participación de motociclistas jóvenes (principiantes) en siniestros viales con consecuencias graves e incluso fatales para sus usuarios.

Durante el año 2022 casi la mitad de las víctimas fatales (48%) por siniestros viales ocurridos en la Ciudad de Buenos Aires, fueron usuarios de motocicletas, siendo los siniestros más prevalentes las caídas y las colisiones con objetos fijos, seguidos de las colisiones con vehículos de carga y automóviles.



Fuente: elaboración propia Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial (OMSV)

El objetivo del Plan es la reducción del número de motociclistas fallecidos y heridos graves, tal como se trabaja con el resto de los usuarios del tránsito. Pero en este caso, dadas sus características particulares, es necesario un abordaje diferencial: las motos tienen un riesgo especial y además, exigen más atención y prudencia en su conducción.
El plan tiene cuatro ejes de trabajo:

- **infraestructura vial;**
- **control y legislación;**
- **educación vial y concientización;**
- **compromiso ciudadano.**

1/ Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) "Serie histórica de siniestralidad vial en la Argentina 2008-2015".

Infraestructura vial específica para motos

Con el objetivo de mejorar la seguridad vial de los motociclistas en la traza de autopistas de la Ciudad y en vistas de reducir la gravedad de los posibles impactos, se realizó el reemplazo de las defensas -box beam- por defensas TL5 y ejecución de rejas metálicas de protección.

Zona de detención segura de motos

Es un espacio exclusivo para la detención de motos antes de la senda peatonal demarcada como una doble línea con una moto pintada en el centro. La medida permite que las motos se sitúen por delante del resto de los vehículos cuando el semáforo está en rojo mediante una línea de detención avanzada.

Objetivos de la medida:

- Colaborar con el ordenamiento y la seguridad vial.
- Mejorar la movilidad y seguridad de motociclistas, automovilistas y peatones.
- Mejorar la visibilidad de las motos, permitiendo que se ubiquen delante del resto de los vehículos.
- Evitar el exceso de velocidad de las motos que arrancan desde atrás entre los autos y generan siniestros.
- Desalentar maniobras peligrosas.
- Desalentar la invasión de la senda peatonal.

Estacionamiento de motos en la Ciudad

Según la norma del código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, son de aplicación a las motocicletas y ciclomotores las mismas normas que para todos los automotores, excepto donde existan sectores demarcados especialmente para estos vehículos. Un ejemplo de esto son los espacios de estacionamiento exclusivo para motovehículos. Otro es el caso de los ciclomotores que se utilizan para la actividad de entrega a domicilio de mercaderías o cosas, que tienen permitido acceder por la acera hasta el lugar de destino con el motor detenido y por el tiempo estrictamente necesario.

- **Espacios exclusivos para motos** con diferentes tipos de marcaciones que existen en la Ciudad:

- **En calzada** con demarcación de cajón con pintura blanca y cordón naranja + cartel de estacionamiento de motos.
- **En calzada** en ochavas.

- **En acera con cartel** de estacionamiento de motos.
- **En acera en ganchos** con cartel de estacionamiento de motos en ganchos.

Espacios exclusivos de estacionamiento de motos en Microcentro Peatonal.

La zona de Microcentro cuenta con un flujo de motos constante, que ingresan a realizar mensajería, delivery y envíos varios. Teniendo en cuenta que una gran cantidad de las motos que circulan por la Ciudad lo hace por esta zona, se crearon nuevos espacios de estacionamiento de motos sobre acera y calzada.

Ubicación de los espacios exclusivos para el estacionamiento de motos en Microcentro peatonal.

BENEFICIOS

- Mejor convivencia en el espacio público
- Tránsito más ordenado
- Revitalización de la zona
- Más espacio para caminar

Estacionamiento permitido sobre calzada

Estacionamiento permitido sobre acera

Espacios exclusivos para motos sobre calzada y sobre acera

Evolución de los controles específicos para motos

Control de exceso de velocidad

Desde el GCBA impulsamos el respeto por las velocidades máximas. En este marco, realizamos diferentes operativos:

Control de semáforos en rojo

Se realizan controles y retención de licencias por violar semáforos en rojo. El control se realiza todos los días distribuidos en 25 puestos en distintos puntos de la Ciudad.
Aquel que viole la luz roja se le retiene la licencia y se le entrega un comprobante que le permitirá seguir conduciendo durante 40 días. En ese plazo podrá abonar la multa y recuperarla.
A todos los conductores que tengan licencia emitida por la Ciudad de Buenos Aires, además, se le descuentan 5 puntos del scoring.

Controles de Alcoholemia

Semanalmente se implementan 100 operativos de control de alcoholemia en horario diurno y nocturno en distintas intersecciones de la Ciudad. Estos operativos son itinerantes y se ubican en las zonas de mayor riesgo. El objetivo de estas acciones es reducir el riesgo que implica conducir en estado de intoxicación.

La ley vigente establece como límite permitido para conducir:

PARTICULAR	MOTOCICLISTA	ACOMPAÑANTE	PROFESIONAL
0.50 g/l	0.20 g/l	0.50 g/l	0.00 g/l

Dentro de la categoría profesional se incluyen los conductores de transportes de pasajeros (colectivos, taxis, remises, transportes escolares) y conductores de transporte de cargas.

Está prohibido ocupar la plaza de acompañante en motovehículos con más de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, excepto que la persona se ubique en un habitáculo externo al vehículo propiamente dicho (Ley 2148, Capítulo 5.4.5: Caso especial).

Capítulo 6 - Manual teórico de conducción motovehicular

NORMATIVA LOCAL

Ley 2148

Si bien los motovehículos deben cumplir con las mismas normas de circulación que el resto de los automotores, acorde a lo que indica la Ley 2148 – Código de Tránsito y Transporte del GCABA; se transcriben a continuación los textos correspondientes a los capítulos aplicables a motovehículos y ciclomotores según el caso.

4.1.5 Sistema de iluminación en automotores: Los automotores deben contar con los siguientes dispositivos de iluminación: (se transcribe solo los artículos aplicables a motovehiculos):

a) Faros delanteros de luz blanca o amarilla en no más de dos (2) pares, con luz alta y baja.

b) Luces de posición que indiquen junto con las del inciso precedente las dimensiones del vehículo y el sentido de marcha, con estas tonalidades: Delanteras de color blanco o amarillo. Traseras de color rojo. Luces laterales de color amarillo, cuando por el largo del vehículo las exija la reglamentación. Luces indicadoras diferenciales de color blanco, cuando por el ancho del vehículo las exija la reglamentación.

c) Luces de giro intermitentes de color amarillo, delanteras y traseras. En los vehículos que establece la reglamentación, deben llevar otras a sus costados.

d) Luces de freno traseras de color rojo, que se enciendan al accionarse el pedal de freno antes que éste actúe.

e) Luces para la placa de identificación de dominio trasera.

g) Luces de balizas intermitentes de emergencia que incluyan a las luces de giro.

4.1.7 Luces adicionales

Está prohibido en todos los vehículos modificar el tipo y potencia de las luces originales de fábrica correspondientes a su modelo.

También está prohibido a cualquier vehículo colocar faros o luces adicionales que no sean los descritos en el presente artículo, excepto el agregado de dos (2) faros rompeniebla y de hasta dos (2) faros elevados con luces de freno.

4.1.9 Verificación técnica obligatoria

Para poder circular en la Ciudad de Buenos Aires, los conductores deben portar el certificado vigente que acredite haber cumplido con la verificación técnica periódica que evalúe el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas relacionados con la seguridad activa y pasiva y la emisión de contaminantes y ruidos del vehículo que conducen. En el caso de motovehículos y automotores particulares, esta obligación rige a partir de la vigencia de la norma específica en la materia en la jurisdicción donde esté radicado el vehículo.

Sin perjuicio de ello, todo vehículo que circule por la Ciudad de Buenos Aires debe cumplir los requisitos mínimos exigidos en las revisiones rápidas y aleatorias que realice la autoridad correspondiente.

4.1.10 Prohibición general de modificaciones en vehículos

Queda prohibido circular en la vía pública con cualquier vehículo al que se le haya realizado alguna modificación a cualquier característica relacionada con factores de seguridad activa y pasiva, potencia normal del motor, tipo o potencia de las luces, emisión de gases contaminantes o dispositivo silenciador del modelo de vehículo aprobado en la Licencia para Configuración de Modelo otorgada por la autoridad nacional correspondiente.

Capítulo 4.2 Motovehículos y ciclorodados

4.2.1 Requisitos para motovehículos.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 4.1.2, los motovehículos, incluidos los ciclomotores, deben estar equipados con los siguientes elementos:

a. Un dispositivo que asegure un frenado eficaz, rápido o progresivo en todas las ruedas, cualquiera sea su número.

b. Dos espejos retrovisores situados uno a cada lado del manubrio, de forma tal que permita al conductor tener una visión hacia atrás no menor a setenta (70) metros.

c. Guardabarros sobre todas sus ruedas, de modo que eviten que los detritos del camino sean levantados por las mismas.

d. Un puntal de sostén retráctil que permita la inmovilización del rodado cuando se encuentre estacionado.

e. Dos pedalines rebatibles recubiertos con un elemento antideslizante, de entre diez (10) y quince (15) centímetros de largo, si corresponde, para uso exclusivo del acompañante.

f. Placa reflectante delantera, lateral y trasera ubicada con criterio similar a las luces de posición de los automotores. Las laterales deben colocarse de modo que permitan su fácil visualización a no menos de cien (100) metros y en condiciones atmosféricas normales.

g. Agarradera no metálica, o cinta pasamanos fijada al cuadro o al asiento, para que el acompañante pueda asirse con ambas manos en aquellos motovehículos de más de cincuenta (50) centímetros cúbicos.

h. Cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente en todas sus ruedas, en buen estado de rodamiento. La profundidad del dibujo de los neumáticos no será inferior a un (1) milímetro.

i. Velocímetro instalado al frente del conductor y en un ángulo no mayor a cuarenta y cinco grados (45°) del eje central longitudinal del vehículo.

j. Parabrisas inastillable, inalterable y transparente que no deforme en ningún caso la visión, cuando se trate de motovehículo carrozado o con cabina o habitáculo. En los demás casos pueden utilizarse estos parabrisas en forma optativa.

k. Limpia parabrisas y lava parabrisas en el caso previsto en el inciso anterior.

l. Los ciclomotores y las motocicletas deben estar equipados con casco antes de ser librados a la circulación.

El cumplimiento de los requisitos antes establecidos será responsabilidad de los empleadores, en el caso de vehículos utilizados laboralmente, por dependientes de empresas de mensajería, deliverys, cadetería o similares.

Recomendación

Para ver los componentes de la moto y donde se ubican, revisá la infografía de la página 136.

4.2.2 Sistema de iluminación.

Los motovehículos, excepto ciclomotores, deben estar provistos con los siguientes elementos de iluminación:

a. En la parte delantera:
- Un faro principal con luz alta y baja, de color blanco que se accione automáticamente con el encendido del motor.
- Dos luces de giro.

b. En la parte trasera:
- Dos luces de giro color ámbar, montadas simétricamente.
- Una o dos luces que emitan luz roja.
- Uno o dos dispositivos reflectantes de color rojo.
- Una luz indicadora de frenado que emita luz roja.
- Una luz blanca para la iluminación de la placa de identificación de dominio.

Los motovehículos que posean caja de carga o tengan acoplados un sidecar, deben llevar dos luces blancas indicadoras de su ancho.

Los ciclomotores deben estar provistos con los siguientes elementos de iluminación:

a. En la parte delantera un faro que permita una buena visualización a una distancia no menor a treinta (30) metros.

b. En la parte trasera:
- Una luz roja visible desde una distancia de sesenta (60) metros y un reflectante de igual color.
- Una luz blanca para la iluminación de la placa de identificación.
- Dos luces de giro color ámbar, montadas simétricamente.

El cumplimiento de los requisitos antes establecidos será responsabilidad de los empleadores, en el caso de vehículos utilizados laboralmente, por dependientes de empresas de mensajería, deliverys, cadetería o similares.

4.2.3 Transporte de carga en motovehículos y ciclorodados.

Los ciclomotores, motocicletas y ciclorodados pueden transportar equipajes, bultos u otros objetos siempre que se encuentren firmemente asegurados al vehículo, no afecten su estabilidad ni dificulten su conducción y sólo si sus dimensiones no sobresalen de los extremos del manubrio o de su longitud.

Los ciclomotores y motocicletas que porten caja transportadora o baúl, deberán llevar una réplica autoadhesiva reflectiva y de similares dimensiones de la placa de dominio en su cara posterior y de manera visible

En los ciclomotores, la carga no puede superar los cuarenta (40) Kg. y en las motocicletas, los cien (100) Kg. En los motofurgones, las dimensiones de la carga no deberán sobresalir de los límites de la caja transportadora.

Capítulo 5.3 de los conductores de motovehículos y ciclorodados

5.3.1 Regla general

Los conductores de motovehículos y ciclorodados tienen los mismos derechos y obligaciones que los demás conductores de vehículos, excepto los que por su naturaleza no les sean aplicables.

5.3.2 Obligaciones

Todo conductor de motovehículo o ciclorodado debe observar la siguiente conducta:

a. Cuando se conduzcan ciclorodados en calzadas que se compartan con vehículos automotores, se

debe portar documento nacional de identidad.

b. Mirar hacia el frente y con una pierna de cada lado, de modo de tener pleno dominio de los mecanismos de conducción, sujetando el manubrio con ambas manos. En los motovehículos que los posean, llevar los pies apoyados en los posapiés laterales.

c. Podrá llevar hasta 1 (un) acompañante siempre que el modelo del vehículo se encuentre homologado (LCM) para tal fin, es decir, que cuente con doble asiento o asiento adicional, apoyapié y agarradera. El acompañante debe llevar chaleco reflectante que tenga impreso en la parte delantera y trasera el número de dominio del motovehículo.

d.No llevar acompañante si éste viaja en una posición tal que interfiera en la conducción o control del vehículo. Debe sentarse en la misma posición que el conductor atrás de este y no impedir ni limitar sus movimientos.

e. Está prohibido remolcar o empujar a cualquier otro vehículo.

f. Está prohibido circular asidos a otro vehículo o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

g. En el caso de conductores de ciclomotores y de motocicletas no llevar acompañantes menores de dieciséis (16) años.

h. Cumplir lo establecido en el artículo 4.2.3 respecto del transporte de carga en este tipo de vehículos.

i. No podrá llevar acompañante cuando el motovehículo transite por las áreas, días y horarios que la Autoridad de Aplicación determine. Las áreas días y horarios serán establecidos por la Autoridad de Aplicación teniendo en consideración los informes producidos por los Foros de Seguridad Pública (FOSEP) y en función del Mapa del delito previstos en la Ley N° 5.688 #.

Capítulo 5.6 Retención preventiva

5.6.1. En general, los conductores, vehículos y su documentación pueden ser retenidos por el tiempo necesario para las inspecciones que la autoridad de control realice en la vía pública, tanto aleatorias o como parte de operativos.

8. Tratándose de motovehículos serán retenidos cuando:

I. Hubieren sido detectados transitando sin la portación de los cascos reglamentarios.

II. Se los detecte transitando con acompañante en las áreas especialmente prohibidas según el artículo 5.3.2 inciso i).

III. Se los detecte transitando con acompañante y sin la utilización del chaleco reglamentario.

IV. Se encuentren mal estacionados infringiendo las disposiciones del artículo 7.1.21 del Código o cuando obstruyan la circulación u ocupando lugares destinados a vehículos de emergencias o de servicios públicos de pasajeros. Si el motovehículo se encontrare sujetado o amarrado mediante algún dispositivo de seguridad, la Autoridad de Aplicación y/o Control estará facultada para llevar a cabo las acciones necesarias para liberar la unidad a los fines de su traslado.

V. Carezcan de su correspondiente placa de dominio identificatoria o, que, estando colocada, se impida o dificulte su visualización mediante pliegues, aditamentos, mal estado de conservación, colocación en lugares o en forma antirreglamentaria, giradas respecto de su posición normal o por cualquier otro método que dificulte o impida su identificación.

VI. No se correspondan los datos de la placa de dominio con los números identificatorios del cuadro y/o motor.
VII. Se detectare que son conducidos por persona no habilitada para conducir ese tipo de motovehículos.

VIII. Se los detecte transitando con acompañantes menores de 16 años en infracción al inciso g) del artículo 5.3.2 del presente Código.

IX. Se los detecte transitando con acompañante superando los niveles de alcohol en sangre contemplados en el artículo 5.4.5 del Código.

X. Cuando circule en contramano o por la acera.

Luego del labrado de las actas de infracción y constatación de su estado general, se le hará entrega al conductor de una copia del acta de infracción, que servirá de notificación fehaciente e intimación suficiente para solicitar el retiro de la unidad por ante el Controlador de Faltas. El motovehículo será remitido de inmediato al depósito que indique la Autoridad de Aplicación y/o Control. El titular de la unidad podrá retirarla una vez que el Controlador de Faltas haya dictado resolución administrativa en la causa, debiendo expedirse en el mismo día en que se presente el presunto infractor. En todos los casos enunciados en el punto c) del presente artículo, los gastos que demande el procedimiento serán a cargo de los propietarios, conductores, tenedores y/o responsables de los vehículos, y deberán ser abonados previo al retiro del mismo.

Capítulo 6.10: Circulación en motovehículos, ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

6.10.3 Requisitos para conductores de motovehículos.

Todo conductor que circula en motovehículo está obligado a:

a. Llevar puesto un casco protector homologado o certificado, ajustado convenientemente a la cabeza, siendo responsable, además, de que su eventual acompañante cumpla también con dicha obligación.

b. Utilizar gafas o antiparras, estas últimas independientes o como parte del casco de protección, si el vehículo no cuenta con parabrisas.

c. En caso de trasladar un acompañante, el mismo debe llevar un chaleco reflectante que tenga impreso en la parte delantera y trasera el número de dominio del motovehículo. La Autoridad de Aplicación reglamenta el presente inciso en un todo de acuerdo al Decreto PEN N° 779/95 # y sus modificatorias, reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 #.

6.10.4 Circulación de motovehículos.

La circulación de motovehículos debe ajustarse a las siguientes pautas:

a. Transitar por el centro de su carril, sin compartirlo.

b. No transitar entre filas contiguas de vehículos.

c. Ajustar el comportamiento en adelantamientos y sobrepasos a lo establecido en general a todos los vehículos.

d. No circular en zigzag.

e. Deben circular en todo momento con las luces bajas encendidas

f. Circular con todas sus ruedas en contacto con la calzada y con ambas manos sobre el manubrio.

g. No deben circular por aceras ni por áreas reservadas exclusivamente a peatones.

7.1.21 Estacionamiento de motocicletas y ciclomotores.

Son de aplicación a las motocicletas y ciclomotores las mismas normas que para todos los automotores, excepto en aquellos lugares donde existan sectores demarcados especialmente para estos vehículos, en los que sólo se podrá estacionar allí.

Deberán estacionarse de culata entre 45º y 90° en relación al cordón de la acera.

En el caso de los ciclomotores que se utilicen para la actividad de entrega a domicilio de mercaderías o cosas, pueden acceder por la acera hasta el lugar de destino con el motor detenido y por el tiempo estrictamente necesario para cumplir dicha operatoria.

Ley 5834: uso de chaleco reflectivo

En caso de trasladar un acompañante, el mismo debe llevar un chaleco reflectante que tenga impreso en la parte delantera y trasera el número de dominio del motovehículo

Desde septiembre de 2017, se sancionó la Ley N° 5.834 que define que es obligatorio que los acompañantes de los motociclistas circulen con un chaleco reflectivo, que incluya la identificación de la patente tanto en el frente como en el dorso. El objetivo es mejorar la seguridad ciudadana, al identificar mejor el vehículo, y también la seguridad vial gracias a las bandas reflectivas en el pecho y en la espalda, y el color amarillo del chaleco que aumentan la visibilidad, disminuyendo la probabilidad de un siniestro vial.

Características del chaleco:

- Debe medir por lo menos 60 cm de largo por 35 cm de ancho.
- El color deberá ser amarillo puro, arena o amarillo naranja.
- En la parte delantera y trasera debe llevar el número de dominio de la moto.
- Debe tener dos bandas reflectantes de 5 cm de ancho con una separación entre ellas de 14 cm.
- Las letras y números tienen que ser de color blanco reflectivo y deben medir al menos 10 cm de alto y 6 cm de ancho.

Qué hacer en caso de no contar con un chaleco reflectivo:

El acompañante deberá vestir una prenda con bandas reflectantes o material combinado, que presente las propiedades técnicas de reflectividad descritas en los párrafos anteriores, además de llevar adherido o impreso en forma legible el dominio del vehículo que ocupa en las dimensiones dispuestas en los párrafos anteriores.

Pista de aprendizaje de la Ciudad

La Ciudad de Buenos Aires tiene a disposición un predio en el barrio de Villa Lugano, adecuado para la práctica de aprendizaje y mejora en la conducción de motovehículos. El mismo, es el único lugar habilitado para la realización de este tipo de prácticas. Para acceder es necesario reservar un turno (de 45 minutos de duración, pero con posibilidad de reservar más de uno consecutivo) a través de la página web del GCBA https://buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete/movilidad/pistadeaprendizaje

Dirección: Av. Cnel. Roca 5500. El ingreso es únicamente por Av. Roca viniendo de Av. Gral. Paz (sentido al centro). Días y horarios: abierto todos los días de 8 a 17 h. En caso de lluvia, el predio permanecerá abierto quedando a criterio del usuario/a asistir o no.

También existen escuelas de conductores habilitadas cuyos instructores están debidamente formados y autorizados en las diferentes técnicas de enseñanza. Para conocer las escuelas habilitadas ingresá a: https://buenosaires.gob.ar/curso-de-educacion-vial-para-otorgamiento-de-licencia/escuelas-de-conducir-autorizadas

Circuito de examen práctico

FIG. 1
vista isométrica

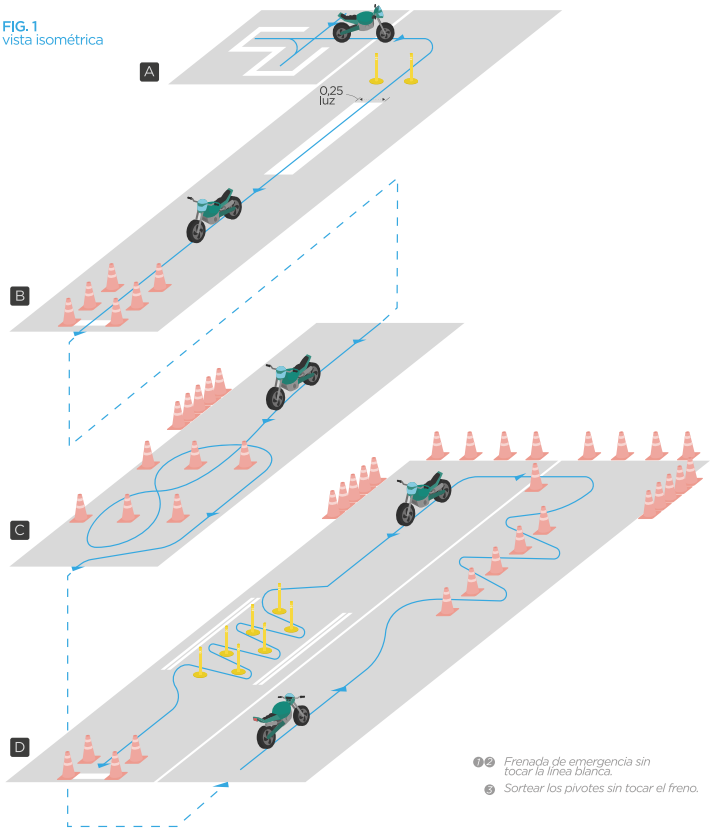
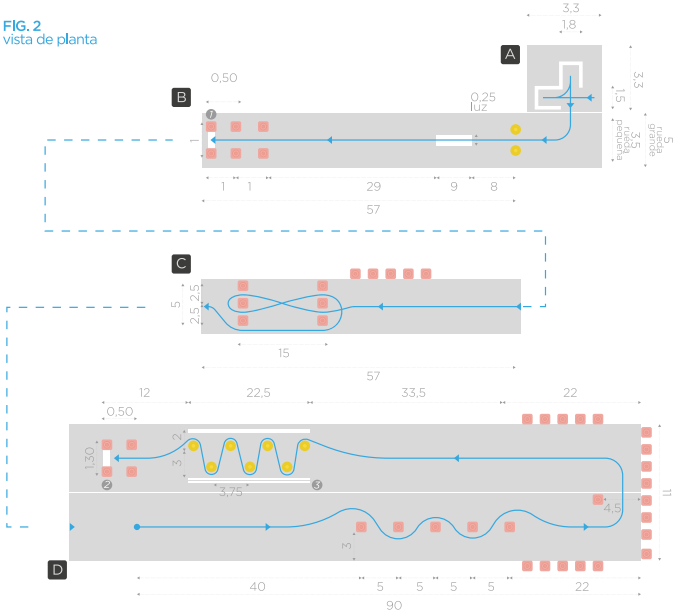


FIG. 2
vista de planta



Para más información sobre el examen práctico de motos ingresá a:
https://buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete/movilidad/licencias-de-conducir/examen-practico-en-calle

Capítulo 6 - Manual teórico de conducción motovehicular

LA MOTOCICLETA

Un ciclomotor es un motovehículo de hasta 50 c.c. que no puede exceder los 50 km/h de velocidad. Por su lado, una motocicleta es todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 c.c. y que puede alcanzar velocidades superiores a 50 km/h.

Elegir una moto es una decisión importante y hay varios factores que debés tener en cuenta para asegurarte de que la moto que elijas se adapte a tus necesidades y preferencias. Algunos de ellos son:

Experiencia y habilidad del conductor:
Si sos un conductor principiante, es aconsejable comenzar con una moto de baja cilindrada y potencia.

Propósito de uso:
¿La usarás principalmente para desplazarte por la ciudad, para viajar largas distancias o para practicar deportes? Las motos varían en función de su propósito, por lo que debes elegir una que se ajuste a tus necesidades.

Cilindrada y potencia:
La cilindrada determina la capacidad del motor y la potencia de la moto. Las motos más pequeñas (de baja cilindrada) son ideales para la conducción en la ciudad y/o para principiantes, mientras que las de mayor cilindrada son mejores para viajes largos.

Estilo y diseño:
Considera el estilo de moto que más te guste, ya sea una deportiva, una cruiser, una naked, una touring, etc. El diseño y la estética de la moto también son importantes para muchos conductores.

Comodidad y ergonomía:
Asegurate de que la moto sea cómoda y que puedas mantener una posición de conducción ergonómica. La altura del asiento y la posición de los controles son factores clave.

Mantenimiento y costos:
Investigá los costos de mantenimiento, repuestos y seguros de la moto que estás considerando. Algunas marcas y modelos pueden tener costos de mantenimiento más altos que otros.

Seguridad:
Buscá motos con sistemas de seguridad, como frenos ABS, control de tracción y sistemas de frenado avanzados. Muchas de estas opciones solo las encontrarás en motos de mayor cilindrada o gama.

Presupuesto:
Establecé un presupuesto claro y ajusta tus opciones en consecuencia.
Recordá que los costos iniciales no son los únicos a considerar; también debes pensar en el costo total a lo largo del tiempo.

Prueba de conducción:
Antes de tomar una decisión final, realiza una prueba de conducción para evaluar cómo te sentís en la moto y si se adapta a tus necesidades.

Reseñas y opiniones:
Investigá y leé reseñas de motos específicas y escuchá las opiniones de otros conductores para obtener una idea de la fiabilidad y el rendimiento.

Documentación y licencia:
Asegurate de tener la licencia adecuada para conducir la moto que elijas

Accesorios y equipamiento:
Considerá los accesorios y equipamiento que vayas a necesitar, como casco e indumentaria adecuada.

Funcionamiento del motovehículo

Para operar un motovehículo es de relevancia tener un conocimiento mínimo de las partes principales que componen el vehículo como así también los pasos para realizar una inspección preventiva tal que permita mantenerlo en condiciones adecuadas para una circulación segura.

Componentes básicos:

El chasis

El cuadro, marco, chasis, o bastidor, es la pieza básica de una motocicleta. En ella se fijan los otros componentes como la horquilla, las ruedas, el motor, el asiento, el manillar (dependiendo del diseño), etc. Los cuadros de los motovehículos eléctricos pueden ser similares a los de las motocicletas tradicionales o diseñados de manera única para acomodar la batería y el motor eléctrico.

La horquilla delantera va sujeta al chasis mediante el cabezal de dirección, a través de rodamientos o cojinetes. Se trata de un sistema de suspensión que tiene la misión de minimizar cualquier irregularidad que se encuentre en el camino mediante la absorción del impacto.

El brazo basculante, originalmente conocido como horquilla basculante u horquilla pivotante, es un dispositivo mecánico de una o dos caras que sujeta la rueda trasera de una motocicleta a su bastidor, lo que le permite pivotar verticalmente. Puede regularse al peso del conductor, ajustándose según la especificación del fabricante en un taller especializado para evitar dañar el sistema de amortiguación.

El motor

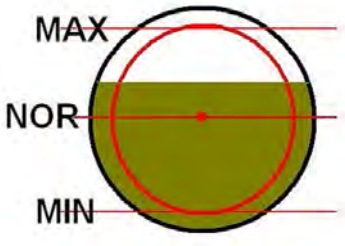
En esencia, los motores de los motovehículos funcionan de la misma forma que los de un automóvil. Necesitan pistones, cilindros, una cabeza del motor y un cuerpo de válvulas; todo funciona con combustible y es enfriado por aceite lubricante y líquido anticongelante. Son el corazón de los motovehículos y se ubican en el chasis. Los dos tipos de motores más comunes son los motores de combustión de dos y de cuatro tiempos.
Motor eléctrico: este es el corazón de los motovehículos eléctricos y proporciona la potencia para moverla. Los motores eléctricos suelen ser motores de corriente continua (DC) o motores de imán permanente sin escobillas. La potencia y la ubicación pueden variar según el modelo.

Sistema de lubricación

Los motores de 4 tiempos separan completamente el sistema de lubricación y utilizan un sistema de válvulas para controlar los flujos de admisión y escape. El hecho de separar el sistema de lubricación permite que el motor funcione con nafta pura, es decir, sin mezcla de aceite. Este tiene la función principal de refrigerar y disminuir la fricción del motor evitando el desgaste de partes móviles.
Es importante controlar el nivel de aceite de acuerdo a la recomendación del fabricante.

Revisión mediante varilla plástica

Revisión mediante visor del tipo “ojo de buey”



Su nivel debe ser medido periódicamente. Para hacerlo correctamente la moto tiene que estar recta, sobre una superficie firme y plana (de ser posible, enderezarla con un caballete). La medición puede hacerse a través de un visor lateral en el motor, un indicador externo o por medio de una varilla metálica o de plástico. En cada caso estará indicado el nivel máximo y mínimo. De acuerdo con los diferentes tipos de motores, la medición se realizará con motor frío o caliente.

En un motor de 2 tiempos, por su lado, el aceite se mezcla con el combustible. Por su parte, el lubricante ingresa junto con el combustible a la parte inferior del pistón por medio de la succión del vacío que genera el mismo movimiento del motor. A su paso, el aceite de motor a 2 tiempos deja la capa protectora propia de la lubricación del motor. Los motovehículos más antiguos carecen del estanque separado y la lubricación se hace mezclando el aceite con el combustible

El sistema eléctrico

El sistema eléctrico de una moto es una parte fundamental que controla diversas funciones y componentes importantes del vehículo.

Batería: Es una fuente de energía esencial que almacena electricidad en forma de corriente continua (CC). Proporciona energía para arrancar el motor y alimenta el sistema eléctrico cuando el motor está apagado.

Los motovehículos eléctricos están equipados con baterías recargables que almacenan la energía eléctrica necesaria para alimentar el motor. Las baterías de iones de litio son comunes debido a su alta densidad de energía y bajo peso.

El controlador regula la potencia que fluye desde la batería al motor y controla la velocidad y la aceleración de los motovehículos. También puede gestionar otros sistemas, como el frenado regenerativo.

Sistema de gestión de batería (BMS): El BMS supervisa y administra el estado de la batería, incluida la carga y la temperatura. Ayuda a prolongar la vida útil de la batería y garantiza su seguridad.

Cargador: Se utiliza para recargar la batería de los motovehículos eléctricos. Puede conectarse a una toma de corriente doméstica o a una estación de carga pública.

Alternador/Generador: Este componente es responsable de recargar la batería mientras el motor está en marcha. Convierte la energía mecánica generada por el motor en electricidad para cargar la batería y alimentar los dispositivos eléctricos de la moto.

Regulador/Rectificador: El regulador o rectificador se encarga de controlar la tensión y la corriente que fluyen desde el alternador hacia la batería y el sistema eléctrico de la moto. Evita que la batería se sobrecargue y regula la electricidad para mantenerla dentro de los límites seguros.

Cables y conexiones: Los cables y las conexiones eléctricas conectan todos los componentes del sistema eléctrico, permitiendo que la electricidad fluya de manera eficiente y segura a través de la moto.

Interruptores: Los interruptores son dispositivos que permiten encender o apagar las luces, los intermitentes, la bocina y otros accesorios eléctricos de la moto. Están ubicados en el manillar y en otras partes convenientes del vehículo.

Luces: El sistema de iluminación incluye faros delanteros (altos y bajos), luces traseras, luces de freno, luces direccionales (intermitentes) y luces de tablero.

Sistema de Encendido: El sistema de encendido es responsable de iniciar el motor. Puede incluir una bobina de encendido, una bujía y un sistema de distribución (como un sistema de encendido por chispa o un encendido electrónico) que genera la chispa necesaria para encender la mezcla de combustible y aire en el motor.

Relés: Los relés son interruptores controlados por electricidad que permiten o interrumpen el flujo de corriente eléctrica hacia componentes específicos, como el motor de arranque o los sistemas de seguridad.

El sistema de combustible

El sistema de combustible de un motovehículo es crucial para la operación del motor y la entrega de combustible al sistema de admisión. Este sistema consta de varios componentes interconectados que

trabajan juntos para proporcionar la mezcla de combustible y aire necesaria para la combustión dentro del motor.

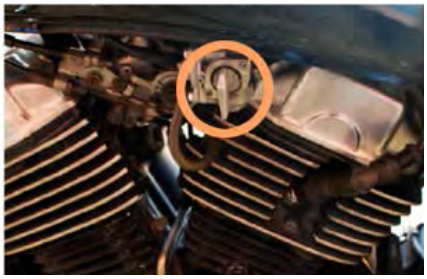
Tanque de combustible: El tanque de combustible es donde se almacena el combustible. Está ubicado en la parte superior y delantera en las motocicletas y debajo del asiento y/o apoyapiés en cubs y scooters.

Bomba de combustible: Algunos motovehículos modernos están equipados con una bomba de combustible eléctrica que impulsa el combustible desde el tanque hacia el motor. Ayuda a mantener un flujo constante de combustible, especialmente en motovehículos de inyección electrónica de combustible (EFI).

Filtro de combustible: El filtro de combustible se encuentra entre el tanque y la bomba de combustible (si está presente) y tiene la función de eliminar partículas y contaminantes del combustible antes de que llegue al motor.

Inyector de combustible (EFI) o carburador: Estos componentes son responsables de mezclar el combustible con el aire antes de ingresar al motor. Los motovehículos más modernos utilizan inyectores de combustible que rocían el combustible directamente en el conducto de admisión, mientras que las más antiguas pueden utilizar carburadores que regulan la mezcla de manera mecánica.

Tuberías y conductos: Las tuberías y conductos transportan el combustible desde el tanque o la bomba hacia el carburador o el inyector de combustible y luego hacia los cilindros del motor.



Llave de paso de combustible: regula el paso de nafta del depósito hacia el carburador Su paso debe ser cambiado a la posición de reserva cuando el nivel de combustible existente en el tanque es inferior al necesario para que la moto funcione correctamente, manifestándose en fallas al circular como, por ejemplo, con tirones.

El sistema de escape

El sistema de escape de un motovehículo es una parte crucial de su funcionamiento y rendimiento. No solo se encarga de eliminar los gases de escape del motor, sino que también desempeña un papel importante en el sonido y la eficiencia general de la moto.

Colectores de escape: Los colectores de escape son tubos metálicos que recogen los gases de escape directamente de los cilindros del motor. Por lo general, hay un colector para cada cilindro en el motor de una motocicleta.

Tubos de escape: Los tubos de escape son extensiones de los colectores que dirigen los gases de escape hacia el siguiente componente del sistema de escape, el silenciador. Los tubos de escape pueden tener diferentes formas y longitudes, lo que puede afectar el rendimiento y el sonido de la moto.

Silenciador: El silenciador, también conocido como escape, es la parte final del sistema de escape y tiene dos funciones principales: reducir el ruido generado por la combustión de los gases en el motor y ayudar a dirigir los gases de escape hacia el exterior de la moto de manera segura. Los silenciadores suelen contener materiales de amortiguación y se pueden diseñar de diferentes formas y tamaños para influir en el sonido y el rendimiento de la moto.

Catalizador (en algunos modelos): Algunas motocicletas modernas están equipadas con un catalizador en el interior del sistema de escape. El catalizador reduce las emisiones de gases nocivos al convertir químicamente los gases de escape en sustancias menos perjudiciales para el medio ambiente.

Funcionamiento del Sistema de Escape: cuando el motor de la motocicleta está en funcionamiento, los gases de escape fluyen desde los cilindros hacia los colectores de escape. Luego, los gases son dirigidos a través de los tubos de escape hacia el silenciador. En el silenciador, los gases pasan a través de una serie de cámaras y materiales de amortiguación que reducen el ruido generado por la explosión en los cilindros. Luego, los gases salen del silenciador y se liberan al medio ambiente.

El diseño y la configuración del sistema de escape pueden influir en el rendimiento de la moto, el sonido del escape y las emisiones de escape. Algunos motociclistas optan por modificar sus sistemas de escape para obtener un sonido más personalizado o para mejorar el rendimiento, pero es importante cumplir con la normativa vigente al respecto y considerar cómo estos cambios pueden afectar el funcionamiento general de la moto.

El sistema de refrigeración

Existen dos tipos de sistemas de refrigeración: por aire o mediante líquido (agua o aceite).

Refrigeración por aire: El funcionamiento del sistema de refrigeración por aire es bastante simple. Cuando el motor está en marcha, el movimiento del pistón y el giro del cigüeñal generan calor en el interior del motor. Las aletas de enfriamiento del motor están diseñadas para aumentar la superficie de contacto con el aire ambiente y, por lo tanto, permiten que el calor sea transferido al aire circundante. El flujo de aire generado mientras la motocicleta está en movimiento ayuda a eliminar el calor del motor.

Cuanto más rápido viaje la motocicleta, mayor será el flujo de aire y, en consecuencia, mejor será la capacidad de enfriamiento del sistema.

Es importante mencionar que, en condiciones de tránsito lento o en climas extremadamente calurosos, el sistema de refrigeración por aire puede ser menos eficaz que el sistema de refrigeración líquida. En tales casos, es fundamental prestar atención a la temperatura del motor y evitar el sobrecalentamiento mediante un manejo adecuado y descansos periódicos para permitir que el motor se enfríe.

Refrigeración mediante líquido: El líquido refrigerante circula continuamente por el motor, absorbiendo el calor generado durante la combustión y llevándolo al radiador. Allí, el calor se disipa al aire ambiente a medida que el aire fluye a través de las aletas del radiador. Cuando el motor se calienta demasiado, el termostato se abre, permitiendo que el líquido refrigerante fluya hacia el radiador, donde se enfría antes de regresar al motor. Este ciclo se repite para mantener la temperatura del motor dentro de los límites seguros de funcionamiento.

El sistema de refrigeración de una motocicleta es esencial para evitar el sobrecalentamiento del motor y garantizar su durabilidad y eficiencia. Un mantenimiento adecuado, que incluye la verificación del nivel y la calidad del líquido refrigerante, así como la limpieza regular del radiador y los componentes del sistema, es fundamental para un rendimiento confiable.

Sistema de transmisión

Según el modelo de motocicleta, la transmisión puede ser por cadena o por cardán o árbol articulado y también por correa dentada. El primero consiste en una cadena simple y un piñón, que requiere de ajustes y lubricación regulares. En el caso del cardán o árbol articulado el montaje de un eje impulsor gira la rueda trasera. La desventaja que presenta este sistema es el peso y su ventaja es principalmente el bajo mantenimiento.

Los motovehículos eléctricos generalmente tienen transmisiones más simples en comparación con los motovehículos de combustión interna, ya que los motores eléctricos ofrecen un par de motor instantáneo. Algunos motovehículos eléctricos utilizan transmisiones de una sola velocidad, mientras que otras tienen transmisiones de varias velocidades.

Casi todos los scooters tienen un sistema de transmisión automática. A la salida del cigüeñal del scooter encontramos una polea móvil que puede modificar su diámetro interior. Mediante una correa de goma mueve otra polea móvil que es solidaria a unas zapatas de un embrague centrífugo. Esto desen-

cadena una sucesión de mecanismos que finalmente permitirán mover la rueda trasera y luego mover el scooter.

Caja de cambios: La mayoría de las motocicletas utilizan una caja de cambios de velocidad secuencial. La palanca de cambios, operada con el pie izquierdo del conductor, se mueve hacia arriba y hacia abajo, a través de los engranajes. Se empuja hacia abajo para la primera velocidad y luego se la levanta para cada una de las velocidades restantes. Se empuja hacia abajo de nuevo, para regresar a la primera, y se levanta suavemente para encontrar el neutro. El embrague es una palanca en el manubrio izquierdo.

Sistema de frenos:

No todas las motocicletas emplean el mismo sistema de frenado ya que depende del modelo, así como de ciertos aspectos y cuestiones como la cilindrada y la potencia, ya que cuanta más potencia tenga una moto, mayor poder de frenado se necesitará para detenerla.

Existen los **frenos de tambor o de campana,** que cuentan con unas zapatas que se aprietan contra el tambor para lograr esa frenada en la rueda de fricción. Es un tipo de sistema de frenos con un funcionamiento sencillo que resulta ideal para las motos de baja cilindrada.

Los **frenos de disco** tienen como característica principal que se hace uso de un plato de acero que va sujeto a una maza que va girando a la par que lo hace la llanta del neumático. Este sistema está compuesto principalmente por la bomba de frenos, las pinzas y el disco; elementos que es importante que sean de buena calidad para asegurar una frenada óptima.

Los motovehículos eléctricos suelen estar equipadas con frenos de disco o frenos regenerativos, que aprovechan la energía cinética para cargar la batería al frenar. La mano y el pie derechos operan los frenos delanteros y traseros, respectivamente en el caso de motocicletas, mientras en scooters la mano izquierda acciona freno trasero o, en el caso de frenos combinados (CBS), accionara este mecanismo. El freno delantero es operado por la mano derecha.

A partir del 1 de enero de 2024 los nuevos modelos que se comercialicen en Argentina con motores desde 50 hasta 250 CC (o su equivalente eléctrico) deberán incluir de fábrica el Sistema de Frenado Combinado (CBS), así como también las motos de más de 250 CC (o su equivalente eléctrico) deberán incorporar el Sistema de Antibloqueo de Freno (ABS) al menos en su rueda delantera. Esta medida incluirá a todos los modelos que se vendan en Argentina a partir del 1 de enero de 2025[2].

Suspensiones

Los elementos que forman parte del sistema de suspensión de la moto son las ruedas, los amortiguadores, los telescopios, el brazo oscilante y la horquilla. Esta última es aquella parte que conecta la rueda con el chasis de la moto para que pueda girar cuando llegue una curva; la tijera o brazo oscilante es una pieza en la que va montada el amortiguador, y los telescopios son dos tubos en los que va fijada la rueda.
La moto tiene dos suspensiones que son las responsables de la adherencia de las ruedas al suelo.

2/ Acuerdo ANSV-CAFAM/CAM/CIMBRA 2022 “Motos más seguras 2024”

Suspensión delantera

Las hay de dos tipos: suspensión telescópica normal y suspensión telescópica invertida.

La suspensión telescópica está compuesta por dos tubos que están sostenidos en la parte superior, y se insertan en dos tubos más grandes dando forma de telescopio, y es dentro de esos tubos donde se halla el fluido hidráulico junto con válvulas que gestionan el flujo de este aceite. Esta suspensión telescópica consigue mantener una altura fija entre el chasis y el suelo, por lo que, sin importar el peso del conductor y lo deteriorado del terreno, siempre se mantendrá la misma altura entre el chasis y el suelo.

Cuando las válvulas controlan el paso del fluido, se da lugar a la amortiguación de la moto, y es así como esta suspensión delantera logra mantener al vehículo estable y seguro ante las irregularidades del terreno por el que se circula.

Suspensión trasera

Existe la suspensión de brazo basculante, que a su vez, tiene dos tipos; basculante de un solo lado y basculante doble, que es cuando tienen dos amortiguadores que están encargados de la suspensión trasera de la motocicleta.

Esta suspensión trasera está compuesta por uno o dos amortiguadores hidráulicos en forma de tubos que están llenos de aceite y que fluyen en un pistón repleto de orificios. Es por estos orificios por donde pasa el aceite que al mezclarse con gas crea una emulsión que brinda mejor funcionamiento a los amortiguadores.

Existe otro tipo de suspensión trasera que se usa en motos de competición o de cilindradas superiores, que tiene un amortiguador central que hace que el vehículo sea más rígido y rebote menos.

Dado que la estabilidad de la motocicleta, entre otros factores, depende del sistema de suspensión, es lógico suponer la importancia de conocer en profundidad en qué consiste, qué elementos la componen y cómo hacerle mantenimiento periódico. También es importante entender su funcionamiento y la importancia que esto tiene a la hora de obtener un buen frenado del vehículo evitando, de esta forma, realizar customizaciones que deterioren el normal funcionamiento de este sistema.

Componentes de una motocicleta

1 Asiento
2 Batería
3 Tanque de combustible
4 Tapa de tanque de combustible
5 Manillar
6 Espejos
7 Tablero
8 Óptica
9 Barrales
10 Guardabarros
11 Cubierta
12 Llanta
13 Frenos y caliper
14 Radiador
15 Motor
16 Cilindro
17 Caño de escape
18 Embrague
19 Carburador
20 Apoya pie
21 Freno trasero
22 Horquilla
23 Filtro de aire
24 Giros
25 Luz trasera

Inspección preventiva

El término inspección preventiva hace referencia a la revisión que debemos realizar al vehículo de forma previa a cada uso como así también, y de forma más exhaustiva, en los periodos que sugiere el fabricante del motovehículo y/o de los neumáticos

Neumáticos

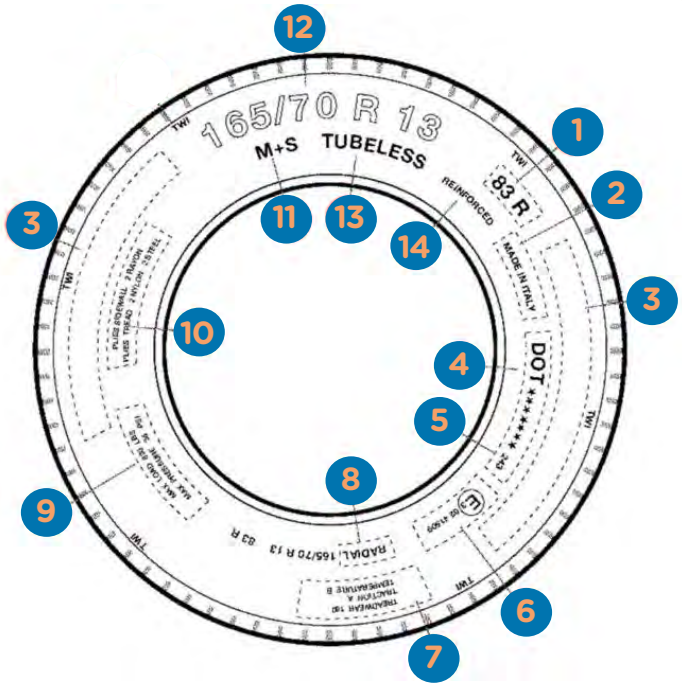
Los neumáticos son la única parte de la motocicleta que está en contacto con el suelo. Por lo tanto, tenerlos en las mejores condiciones es vital para tu seguridad. Para ello es fundamental conocer sus características en pos de aumentar su vida útil, bajar costos de mantenimiento de la motocicleta y por supuesto, tener una conducción segura.

- No deben tener malformaciones de ningún tipo.
- Debe tener una profundidad de ranura de mínimo un 1mm.
- Deben tener la presión de inflado que indica el fabricante.
- Las medidas y características deben ser conformes a las que indica el fabricante para ese modelo de motocicleta.

En el lateral de los neumáticos podrás comprobar que tiene números y códigos que indican el ancho que debe tener la banda de rodadura, así como el tamaño del perfil y la medida en pulgadas del neumático entre otra serie de información que será de mucha utilidad para poder elegir el que mejor se adecue a tus necesidades.

¿Cómo se lee un neumático?

Las inscripciones, siglas y códigos en los neumáticos nos proporcionan toda la información que necesitamos para saber las medidas, características y caducidad de las cubiertas, entre otras cosas.



1 Índices de carga y velocidad: Es un código numérico que indica la carga máxima que un neumático puede soportar a la velocidad indicada por su índice de velocidad bajo las condiciones de uso que especifica el fabricante. Los números hacen referencia a un cuadro que especifica la capacidad de carga que puede soportar el neumático.

Ejemplos

ÍNDICE DE CARGA	PESO EN KG	ÍNDICE DE VELOCIDAD*	VELOCIDAD KM/H
52	200	P	150

*El índice de velocidad es un código alfabético que corresponde a la velocidad máxima que un neumático puede alcanzar con el peso referido.

2 País productor
3 Marca comercial
4 Homologación DOT (department of transport). La marca DOT en el neumático refleja que los estándares de seguridad exigidos en las normas de EE.UU se cumplen.
5 Semana y año de producción. Detrás de la homologación DOT aparecerán cuatro cifras que indicarán la semana y el año de fabricación del neumático. No es conveniente comprar neumáticos con más de 4 años de antigüedad. Así, un 4923 indica un neumático fabricado en la semana 49 de 2023.
6 Homologación ECE. Es la homologación obligatoria para poder que los neumáticos puedan rodar por Europa. Sería el equivalente a la DOT americana.
El código estará compuesto normalmente por una "E" acompañada de un número dentro de un círculo más un código alfanumérico. La E y el número rodeados por un círculo indican que se trata de un neumático con homologación ECE, identificando el número al país donde ha sido fabricado el neumático.
7 Certificación UTQG. Uniform Tyre Quality Grading System. Nos da una muy buena idea de la calidad del neumático. Se especifican tres puntos, a saber:

- Treadwear: Es la resistencia al desgaste. Si pone 180, esta resistencia será de un 80% superior al neumático que se tome como referencia. Este valor depende de la marca del neumático, por lo que no se pueden comparar neumáticos de distintas marcas.
- Tracción: Capacidad de tracción de las ruedas motrices, AA, A, B o C (de mejor a peor).
- Temperatura: Valoración de la resistencia del neumático a su exposición a elevadas temperaturas. Comparando dicha resistencia con una de referencia, esta marca puede ser A, B o C (de mejor a peor).

8 Tipo de estructura. Indica el tipo de construcción de la carcasa del neumático. En el caso de R indica que es un neumático de carcasa radial. También puede ser B (de cintas opuestas) o D (diagonal).
9 Máximo de carga y presión. Indica la carga y presión de inflado máximas. Aplica solo para neumáticos de EE.UU., Canadá y Australia.
10 Composición de la estructura. Indica la composición de la banda de rodadura y la carcasa.

11 Homologación para barro/nieve. Este valor indica si los neumáticos están homologados para rodar por barro y/o por nieve. La presencia de la M (mud) indicará que están homologados para barro y de la S (snow) que están homologados para nieve. Si aparece la marca M+S indicará que están homologados para nieve y para barro.

12 Uso, dimensiones, construcción, velocidad e índice y capacidad de carga

Ejemplo 100 - 80 - R17

100	80	R	17
es el ancho del neumático inflado, la distancia diametral, en milímetros.	es la altura del perfil	indica el tipo de construcción de la carcasa del neumático. Si este dato no se incluye se considera que el neumático es de cintas cruzadas.	es el diámetro de la llanta, en pulgadas, para la que el neumático está diseñado específicamente. No se puede montar en otra mayor ni menor.

13 Montaje con o sin cámara de aire. Si aparece la palabra Tube Type (TT) indica que el neumático tiene cámara de aire. Si aparece la palabra Tube Less (TL) indica que el neumático no tiene cámara de aire.

14 Estructura reforzada. Indica si la estructura constructiva del neumático está reforzada. Las flechas indican la dirección de rotación del neumático según la posición de instalación (eje delantero o trasero).

La **adherencia** específica de un neumático depende de:

- La composición química

Fabricados en gran parte con caucho aunque también incluye numerosos compuestos o elementos químicos como el sílice por ejemplo.
Se habla en general de "gomas blandas" y de "gomas duras" para distinguir la adherencia de diferentes neumáticos. Una goma blanda ofrece intrínsecamente mayor adherencia que una goma dura.

- La temperatura

A cada neumático le corresponde un rango de temperaturas de funcionamiento óptimo. Cada neumático ofrece una adherencia máxima a una temperatura, o en un rango de temperaturas determinadas. La adherencia aumenta con la temperatura del neumático hasta un punto máximo y luego disminuye (a menudo al mismo tiempo que el neumático lo hace) si la temperatura continúa aumentando.

La temperatura de un neumático aumenta en función del uso: circular, acelerar, frenar. En general, los neumáticos blandos tienen una temperatura de funcionamiento más elevada que un neumático de goma dura y necesitan más tiempo para aumentar su temperatura.

La adherencia también depende de la superficie de contacto con el suelo y del estado del pavimento sobre el cual se circula. Cuanto mayor sea la superficie de contacto entre el neumático y el pavimento, mayor será la adherencia.

Sobre suelo mojado, un neumático con pocos dibujos corre el riesgo de hacer aquaplanning más rápido. El fenómeno de aquaplanning es la pérdida de adherencia del neumático con el pavimento que se produce cuando los neumáticos, por falta de "dibujo", no son capaces de evacuar el agua que se acumula delante de ellas al circular. Esto provoca la pérdida de control de la motocicleta.

El grado de desgaste de un neumático se mide gracias a los testigos de desgaste presentes en los dibujos. Cuando se alcanza este testigo de desgaste, es necesario cambiar el neumático ya que significa que ha alcanzado la altura de goma mínima legal

Los neumáticos nuevos deben su aspecto brillante a los productos utilizados para su desmoldeo, un lubricante llamado “cera de desmoldeo”. Este lubricante hace que un neumático nuevo sea extremadamente deslizante, por lo que es primordial rodar el neumático suavemente durante 30 a 50 km, el tiempo que el desgaste normal elimine la cera de desmoldeo de la superficie del neumático y que éste pueda ofrecer su adherencia normal.

Con el tiempo, un neumático envejece y se endurece y sus materiales pierden sus cualidades.

Control de presión

Una presión correcta es esencial para la seguridad, el confort y la longevidad de los neumáticos. Por lo que es importante respetar las presiones recomendadas por los fabricantes. La presión de los neumáticos se mide en frío, aproximadamente cada 15 días.

Un neumático frío es un neumático que lleva más de 2h sin rodar o ha recorrido menos de 3 Km a velocidad moderada.

Un neumático demasiado inflado presentará un desgaste excesivo de la banda de rodamiento central y una disminución de la adherencia debida a una disminución de la superficie de contacto con el suelo, que también causará una mayor inestabilidad de la moto a cualquier velocidad. Además, absorberá peor las irregularidades del terreno, y por consiguiente conllevará un menor confort.

Un neumático poco inflado se desgastará más rápido y de forma irregular. Estas mismas deformaciones también generarían un recalentamiento que puede llevar al neumático más allá de su temperatura de funcionamiento y por lo tanto reducir la adherencia y provocar o acelerar el deterioro del neumático. El inflado insuficiente también se manifiesta por una dirección pesada y una inestabilidad importante de la moto.

Revisión de la cadena de transmisión

Revisar el estado general y holgura de la cadena, como parte de la inspección preventiva y previo a la conducción, es fundamental. La vida útil de la cadena de transmisión depende de una apropiada lubricación y ajuste. Su falta de mantenimiento ocasiona un rápido desgaste y/o roturas en la cadena y piñón. Es clave tener en cuenta que, bajo determinadas condiciones de uso, o cuando la motocicleta sea conducida en áreas con mucha tierra, será necesario hacerle un mantenimiento más frecuente.

Luces

Verificar el normal funcionamiento de todas y cada una de ellas.

Comandos (frenos y embrague) deben mantener su normal y correcto funcionamiento por lo cual, deben verificarse de forma previa a cada conducción.

Frenos

En el caso de frenos a disco, revisar los reservorios del líquido de freno. Estos no deben estar por debajo del nivel "normal". En ese caso, se deberá concurrir al taller especializado dado que el descenso puede ser ocasionado por desgaste de las pastillas y/o pérdida del fluido lo que podría causar una disminución en la potencia de frenado.

Suspensiones

Revisar que la horquilla (barral) permanezcan limpios. En caso de no ser así, concurrir a un taller especializado ya que la pérdida del lubricante causará una disminución en la potencia de frenado como así también en una menor absorción de las irregularidades del terreno.

Espejos retrovisores

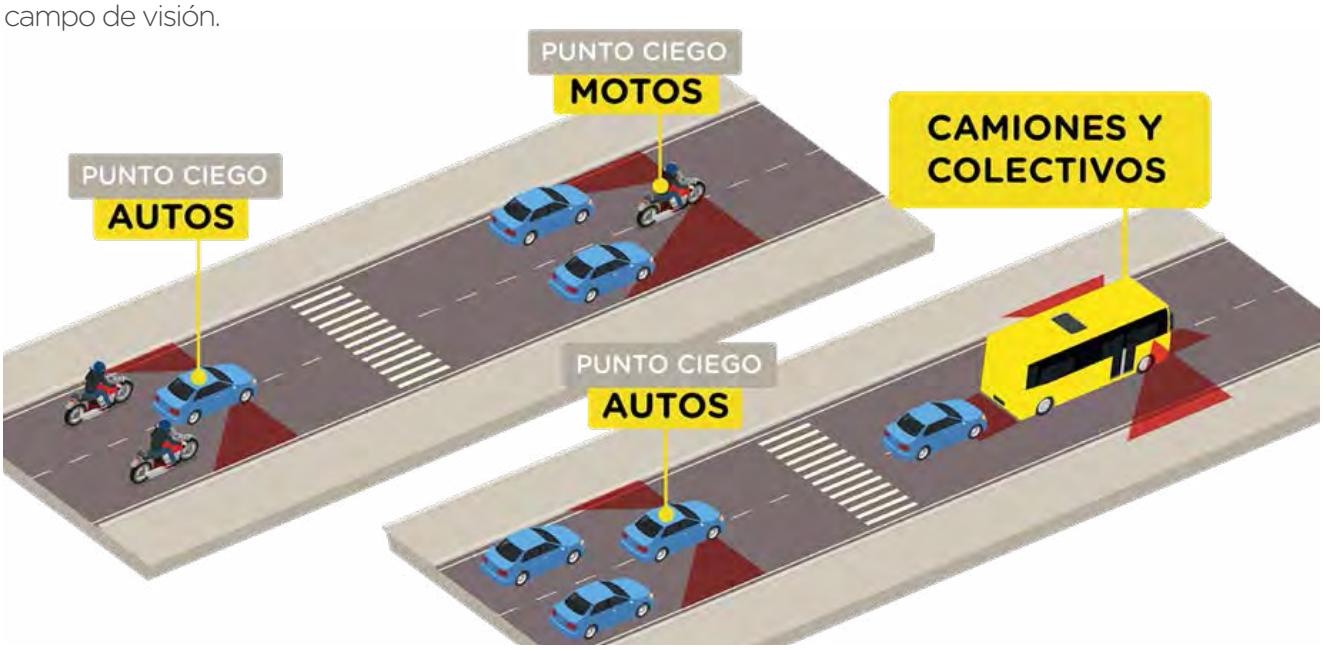
Debido a la función fundamental que desempeñan (ver al resto de los vehículos y peatones), la Ley 2148 establece que: "todos los modelos de vehículos, a excepción de los remolcados, deben tener un sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo". Por eso, los motovehículos deben poseer 2 espejos, uno a cada lado del manillar, de forma tal que permita tener una visión hacia atrás de, al menos, 70 metros.

Su correcta orientación permite reducir las áreas comprometidas como puntos ciegos, pero nunca logran reducirse a cero, a pesar de usar los espejos reglamentarios. Deben estar regulados de forma tal que permitan una buena visión periférica tratando de minimizar la presencia de los puntos ciegos.

¿Qué son los puntos ciegos?

Son las zonas alrededor del vehículo en que no son visibles en los espejos retrovisores. Están presentes en todos los tipos de vehículos y revisten suma importancia en la conducción ya que, si nos encontramos en el punto ciego de algún vehículo, no seremos vistos.

Una recomendación para saber si nos encontramos en el punto ciego de un vehículo es observar el espejo retrovisor externo ese vehículo y si en él podemos ver la cara de quien conduce. Si no la vemos, es posible que estemos en un punto ciego. En ese caso, debemos desplazarnos para poder ingresar en su campo de visión.



Recomendación

Dejar una distancia considerable respecto a camiones y colectivos, porque cuanto más grande es el vehículo, más amplios son sus puntos ciegos. Además, cuando los vehículos de gran porte giran, se produce un fenómeno conocido como "off-tracking", en el que la trayectoria de sus ruedas traseras tiene un menor arco de curvatura que las delanteras. Esto los obliga a hacer giros más amplios. Por eso, es recomendable mantenerse a una distancia segura y no intentar adelantarse, ya que quien conduce no podrá ver al motovehículo y se corre el riesgo de quedar encerrado en esta maniobra.

¿Cómo reducir los puntos ciegos en los motovehículos?

1. Acomodar correctamente los espejos retrovisores antes de iniciar la marcha. Para ello, es necesario adoptar la posición habitual de conducción (lo más centrado posible) y colocar los espejos a partir de esta perspectiva.

- Retrovisor izquierdo debe reflejar exclusivamente el carril de ese sector ya que por allí se producen los sobrepasos.
- Retrovisor derecho debe estar un poco más cerrado que el izquierdo, para poder ver lo que ocurre tanto en el carril derecho como en el carril por el cual se está circulando.

2. Antes de realizar una maniobra (giro, cambio de carril, adelantamiento, etc.) disminuir la velocidad de circulación, colocar la luz de giro correspondiente y mirar por los espejos realizando un pequeño movimiento corporal hacia adelante para ampliar el ángulo de visión. Se recomienda mirar al menos dos veces para corroborar el inicio de la maniobra.

3. Mientras se circula, además de revisar los espejos retrovisores, utilizar la visión periférica dando vistazos por encima de los hombros cuando sea necesario como, por ejemplo, al cambiar de sentido de circulación.

4. En lo posible, es recomendable usar espejos convexos homologados, pero se debe tener tener en cuenta que las imágenes que se reflejan en ellos no son reales en tamaño ni cercanía.

Capítulo 6 - Manual teórico de conducción motovehicular

CONDUCCIÓN SEGURA

Seguridad activa y pasiva

La seguridad activa se compone de aquellos elementos que contribuirán a evitar que ocurra un incidente, mejorando la eficacia y el correcto funcionamiento del vehículo en movimiento. Ellos son:

El ABS. Es un sistema antibloqueo de frenos. Actúa directamente sobre los frenos cuando detecta que alguna de las ruedas se ha bloqueado y por ende, perdido adherencia. Gracias a su intervención se reduce la distancia de frenado y se mantiene el control de la motocicleta.

Control de frenado en curva. Tomando como referencia el sistema ABS, se incorporan una serie de sensores que captan parámetros como la inclinación, el giro o la aceleración de la motocicleta.

El CBS. Se trata de un sistema combinado de frenos que se activa de forma automática cuando se presiona únicamente sobre una maneta, por lo general la izquierda. Al repartir la presión de frenado en ambas ruedas se consigue que los neumáticos sufran un desgaste homogéneo y que se minimice el peligro de realizar derrapes sin que sea de manera intencionada.

Control de presión de neumáticos. Se trata de una serie de sensores que permiten monitorear la presión de las válvulas de los neumáticos

Control de estabilidad. Los sensores recogen datos que informan de la velocidad de giro de las ruedas, ángulo de inclinación de la moto, la aceleración que soporta el sistema, la presión aplicada a los frenos y algunos datos más. Con toda esta información el sistema la evalúa y es capaz de reconocer situaciones críticas. Cuando llega ese momento inicia las acciones necesarias para que la moto no se caiga.

Control dinámico de tracción. La finalidad del control de tracción es mantener la tracción constante del neumático trasero sobre el terreno. Lo que consigue es que la rueda trasera no derrape y que siga con su agarre. La falta de agarre puede deberse a que se haya acelerado fuerte o bruscamente o porque la superficie esté deslizante ya sea por agua o suciedad.

El ajuste electrónico de la suspensión. Actúa en diversos parámetros de la suspensión y la adapta a las necesidades del momento o a las sensaciones de conducción que quiera tener el motorista.

Iluminación dinámica. Este complemento se encuentra en motocicletas de alta gama. Permite adaptar la intensidad de los focos según la iluminación de la vía y a la inclinación de la moto, haciendo que mejore la visibilidad en el paso por curva.

Encendido automático de luces AHO (Auto Headlamps On): las motocicletas deben transitar siempre con las luces delanteras y traseras encendidas, sin importar si es de día o de noche, con el propósito de hacerlas más visibles y, de esa forma, disminuir el riesgo de incidentes. Este sistema, enciende las luces delanteras y traseras de manera automática cuando el motor de la moto está en “contacto” y permanece así hasta que el vehículo es apagado.

Por otro lado, los elementos que componen la seguridad pasiva están diseñados para actuar en caso de que suceda un percance y sirven para disminuir los daños físicos que pueda causar el incidente.

Su fundamento se encuentra en el concepto de la cinemática del trauma, que se define como el proceso de analizar un evento de trauma y determinar daños como consecuencia de las fuerzas y movimientos involucrados. También se basa en la biocinemática que es por su parte el estudio de la energía en movimiento aplicada a la biología humana, lo que permite explicar cómo se producen las lesiones físicas en las personas que resultan víctimas, en este caso, de siniestros viales.

En los usuarios de motocicletas, las principales lesiones consisten en contusiones, erosiones y fracturas de diferentes tipos y gravedad, que se pueden producir por diferentes causas como impacto directo contra otro vehículo, por caída y golpe en el momento de deslizar por el suelo o salir proyectados por el aire. Frecuentes son las abrasiones y heridas cutáneas por rozamiento y los desgarros amplios de piel con heridas profundas producidas en las caídas sobre asfalto.

Casco

Es un elemento de seguridad pasiva esencial que resulta obligatorio por ley. Está confeccionado **para proteger el cráneo ante un posible golpe.**

Componentes de un casco acorde a las definiciones provistas por el informe IRAM-AITA 3621:2011

3.1 Casco de protección. Casco destinado principalmente a proteger la cabeza del usuario contra golpes. Algunos cascos pueden ofrecer una protección complementaria.

3.2 cáscara. Parte resistente que proporciona al casco de protección su forma general.

3.3 Relleno amortiguador. Material que amortigua la energía de impacto.

3.4 Relleno para confort (acolchado). Material que asegura el confort del usuario.

3.5 Sistema de retención. Conjunto completo por el cual el casco se mantiene en posición sobre la cabeza, incluidos los eventuales elementos de ajuste o de mejora del confort.

3.6 Cinta barbijo (correa yugular). Elemento del sistema de retención constituido por una correa que pasa debajo de la mandíbula del usuario para mantener el casco en su lugar.

3.7 Soporte de mentón (mentonera). Accesorio de la cinta barbijo adaptado a la forma del mentón.

3.8 Visera. Prolongación de la cáscara por encima de los ojos.

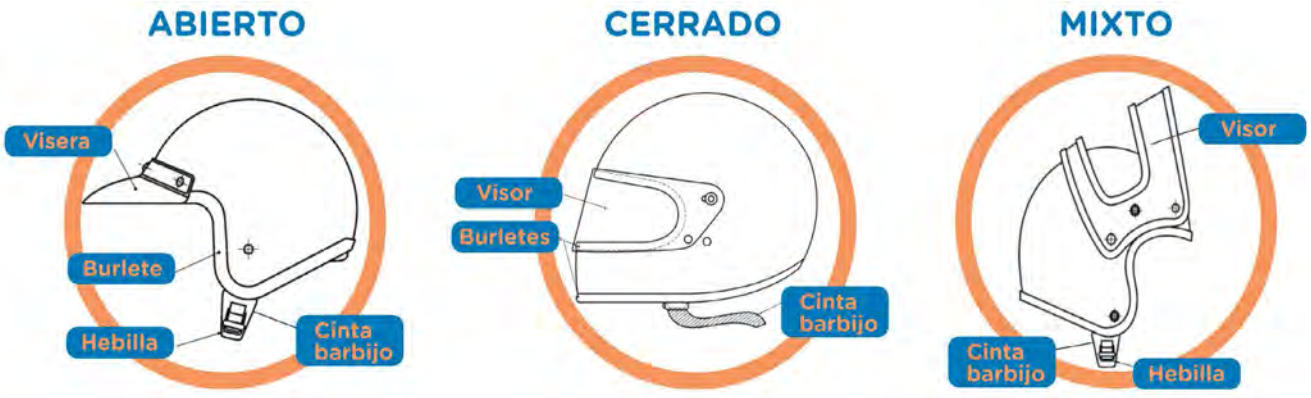
3.9 Protección maxilar. Parte móvil o integrada al casco que cubre la parte inferior del rostro.

3.10 Protector de nuca. Elemento del casco destinado a cubrir la nuca del usuario, pudiendo ser del mismo material usado para el revestimiento de confort.

3.11 Visor. Protección transparente situada delante de los ojos y que cubre una parte del rostro. El visor debe tener un espesor mínimo de 0,8 mm y debe ser construido con materiales de buena transparencia, resistentes a la propagación de las llamas o autoextinguible, no permitiéndose materiales que se astillen por causa de un impacto.

3.12 Anteojos de protección (antiparras). Elementos de protección transparentes, tonalizados o no, que rodean y cubren los ojos.

3.20 Orificios de ventilación. Orificios practicados en la cáscara con la finalidad de permitir la circulación de aire en el interior del casco.



Los traumatismos craneales y cervicales son la principal causa de muerte, lesiones graves y discapacidades entre los conductores de motocicletas. El casco sirve precisamente para reducir el riesgo de este tipo de lesiones graves al aminorar el impacto de una fuerza o colisión en la cabeza.

El casco cumple tres funciones:

1. Reduce la desaceleración del cráneo y, por lo tanto, el movimiento del cerebro al absorber el impacto. El relleno amortiguador incorporado en el casco absorbe parte del impacto y, en consecuencia, la cabeza se detiene con más lentitud. Esto significa que el cerebro no choca contra el cráneo con tanta fuerza. El relleno que absorbe el impacto está hecho de un material acolchado y elástico, por lo general poliestireno expandido, comúnmente llamado "telgopor".

2. Dispersa la fuerza del impacto sobre una superficie más grande, de tal modo que no se concentre en áreas particulares del cráneo.

3. Previene el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto, al actuar como una barrera mecánica entre la cabeza y el objeto.

Los materiales utilizados en la fabricación del casco utilizan mayormente materiales plásticos como lo son el poliestireno expandido (PSE o ESP), el acrilonitrilo butadieno estireno (ABS), el policarbonato (PC) y el polipropileno. Si bien el material del armazón o cáscara, por lo general contiene PC, PVC, ABS o fibra de vidrio, el relleno elástico dentro del armazón a menudo está hecho de PSE (ESP), un material que puede absorber el choque y el impacto, y es relativamente económico. No obstante, los cascos con este tipo de relleno deben ser desechados después de un impacto y en todos los casos deberán ser reemplazados acorde al tiempo indicado por su fabricante. Aunque aparentemente se encuentre en buen estado, algunos expertos consideran que la vida útil de un casco de moto es de entre cinco y ocho años. Y otros aconsejan cambiar de casco cada tres años.

Tipos de cascos que ofrecen diferentes grados de protección de uso legal:

Integral: cerrado

Estos cascos brindan protección facial además de la protección contra impactos craneales. Su característica principal es la cobertura sobre el mentón que protege al igual que la zona de la mandíbula. Por encima de la mandíbula hay una abertura que da al motociclista un máximo campo de visibilidad, de conformidad con las especificaciones para la visión periférica y vertical.

Integral: rebatible o modular

Al no estar fabricados de una sola pieza, no son tan cerrados, compactos y seguros como un casco cerrado. También resultan algo más pesados y ruidosos. Si el mecanismo de apertura y cierre se encuentra en mal estado puede dar lugar a problemas de ajuste o vibraciones indeseadas. Cuando se circula con la mentonera subida brindan una menor protección en caso de incidentes y, dependiendo del modelo, resultan algo incómodos durante la conducción.

Off road

Este tipo está destinado a un uso en campo, especialmente para la práctica de enduro y motocross. Cubren toda la cara pero dejan cierta distancia a la boca.
En un casco Off-Road la aerodinamia está relegada a un segundo plano. Por ello cuentan con especificaciones como una visera o unos conductos de ventilación más amplios. Carecen de pantalla puesto que deben utilizarse con gafa protectora.

Abierto con visor

Brindan menos protección que los cerrados, dado que el mentón y la cara no están protegidos. Se comercializan con visor simple transparente o doble donde el interno es oscuro, utilizado como protección solar.

Abierto sin visor

Su nivel de protección suele ser menor que en el caso anterior y para que su uso sea legal se deben utilizar con antiparras.

Homologaciones

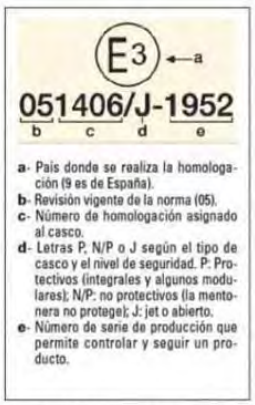
Un casco homologado es una garantía, ya que ello significa que ha superado una serie de pruebas que lo convierten en seguro.

CHAS

El Certificado de Homologación de Autoparte de Seguridad (CHAS), otorgado por la Secretaría de Industria mediante el INTI, y verifica el cumplimiento de la normativa local IRAM 36021:2011 y es el que habilita la comercialización de un casco. En nuestro país, es de carácter obligatorio el uso de cascos con esta certificación.

Esta etiqueta puede estar adosada en la parte posterior del casco o cocida en su interior.

Homologación ECE/ONU R22



Así es la etiqueta de homologación

Revista D.G.T. Tráfico y Seguridad Vial.

La ECE/ONU R22 es la homologación que deben cumplir los cascos de moto que se comercializan en Europa, aunque también es aplicable en otros países. Es considerada la homologación de cascos de moto más completa del mundo. Durante los últimos años, la ECE/ONU R22.05 ha sido la norma de referencia. De manera progresiva se va dando paso a la nueva ECE/ONU R22.06.

Homologación DOT

Se aplica a los cascos de moto que se venden en EEUU y su denominación corresponde a las siglas en inglés **(DOT) del Departamento de Transporte** de ese país. Esta homologación tiene en cuenta requisitos de calidad en materia de fabricación. Y también los resultados de pruebas de impacto, perforación, retención y visibilidad.

Estándar Snell

El **estándar de la Fundación Snell** de fue creada en 1957 en memoria del piloto de automovilismo William Pete Snell. Un año antes, Snell sufrió un accidente en una prueba deportiva y, debido a la poca protección que le brindó su casco, falleció a consecuencia de las heridas sufridas en la cabeza. El último estándar publicado es el M2020 y consta de ensayos muy estrictos.

Programa SHARP

El **programa SHARP (Safety Helmet Assessment and Rating Programme)** brinda información sobre la seguridad que ofrece cada modelo de casco. Es una iniciativa de información para el consumidor a cargo del Departamento de Transporte del Reino Unido en 2007. El objetivo del ensayo SHARP es proporcionar una guía clara sobre cómo seleccionar un casco confortable con un ajuste óptimo y ofrecer a los consumidores una información clara, imparcial y objetiva sobre la seguridad relativa de cada modelo de casco disponible. Es la fuente de información más fiable, imparcial y desinteresada que existe actualmente.

Cómo elegir el casco adecuado

- **Homologado** (ver desarrollo en párrafos precedentes)
- **Cómodo.** Es fundamental probarlo antes de la compra. En caso de utilizar anteojos, se recomienda colocarlos para comprobar ajuste y comodidad.
- **Sistema anti-vaho (no se empaña)** El "pinlock" es una lámina que se instala en el interior del visor del casco y de esta forma evita que se empañe, manteniendo con ello la buena visibilidad los días fríos o de lluvia. Varios modelos de cascos tienen incorporado este sistema anti-vaho, mientras que otros cuentan con la opción para ser instalado.
- **Talle:** verifica el tuyo acorde a la siguiente tabla

TABLAS DE MEDIDAS PARA CASCO			
TALLA	MEDIDA CM.	TALLA	MEDIDA CM.
XX Chica / XXS	51 - 52	Grande / Large	59 - 60
X Chica / XS	53 - 54	X Grande / XL	61 - 62
Chica / Small	55 - 56	XX Grande / XXL	63 - 64
Mediano / Medium	57 - 58	XXX Grande / XXXL	65 - 66

- **Nuevo:** dado que no conocemos la historia de un casco usado en cuanto a sus cuidados, no será viable asegurar que pueda cumplir su función de forma correcta. Golpes imperceptibles a simple vista o deterioros por el tiempo hacen que pierda efectividad. Por eso siempre conviene comprar un casco nuevo.
- **El peso varía según los materiales utilizados** (fibra de vidrio, fibra de carbono, policarbonato, etc.) y también del tipo de casco. El peso de un casco integral cerrado puede llegar a ser entre 1150 y 1500 gr, y en ocasiones puede exceder los 1600 gr. Los modulares son más pesados (pueden alcanzar los 1.800 gr), mientras que los cascos abiertos oscilan entre los 1000 y los 1100 gr.
- **Tipo de casco:** (ver apartado precedente)
- **Tipo de cierre**: existen tres sistemas

Macho-Hembra: en ambas correas hay una hebilla metálica que encastra en su opuesta produciendo la sujeción.

Barra micrométrica: en uno de los extremos de la correa de sujeción presenta una lengüeta dentada, que encastra con un mecanismo que se encuentra en el otro extremo de la correa, bloqueando cada diente del sistema. En líneas generales ambos extremos son de plástico.

Doble anilla: Es por lejos el más seguro y simple de todos. Tanto que es el único homologado actualmente para carreras FIM porque es prácticamente imposible que permita la salida o se afloje la sujeción del casco.

Vestimenta adecuada

Hacer uso de una motocicleta, lleva consigo la responsabilidad del cuidado hacia terceros y por sobre todo a nosotros mismos. Esto significa que, además de la pericia en la conducción, debemos conocer y ocuparnos de utilizar la indumentaria adecuada tal que nos permita minimizar las lesiones ante eventuales incidentes.

Campera y pantalón

- No solamente te permite marcar un estilo, sino que resulta útil para evitar abrasiones en caso de caídas. Existe una gran variedad de estilos como también de textiles que compiten con el cuero a la hora de hablar de niveles de seguridad.
- Ambos tipos de material se combinan con protecciones que deben proteger las partes del cuerpo más expuestas, como hombros, codos, rodillas y caderas.

Por otra parte, también se incluyen algunos modelos con membranas transpirables, que al mismo tiempo no dejan que penetre el agua de lluvia.

Los tejidos textiles especiales altamente resistentes ofrecen mayor protección contra los esfuerzos de abrasión que los textiles normales. Sin embargo, estos materiales tampoco son equiparables a los gruesos trajes de cuero con respecto a seguridad se refiere, entre otras cosas, porque en los textiles se forman arrugas con más facilidad. En cuanto a la resistencia a la abrasión, estos tejidos especiales pueden compararse con las clases de cuero blando y fino destinados a conjuntos orientados hacia el confort.

Protecciones Un protector tiene que poder absorber la energía de impacto. La energía de impacto, que somete a esfuerzo el cuerpo humano y el material exterior de la ropa, sólo puede ser absorbida por un volumen plástico o elástico deformable.
Se considera que todas las articulaciones de las extremidades (hombros, codos, caderas y rodillas) se tienen que proteger especialmente.

En términos generales está demostrado que el cuero, el material exterior clásico para esta clase de ropa con espesores que varían entre 1,2 y 1,6 mm (cuero de vacuno; también más finos en otras clases de cuero), es el más resistente contra el agujereamiento por abrasión en incidentes con prolongadas etapas de deslizamiento sobre la superficie asfaltada. Aunque también es cierto que la ropa textil puede estar dotada de más funciones para mejorar el confort que el cuero. Ejemplos de esto son la respiración activa, la impermeabilidad y la protección al frío facilitada por el ajuste (forro térmico).

Recordar

La ropa para motociclista debe utilizarse siempre con una ropa funcional debajo. Independientemente de que la ropa interior funcional mejora el pasaje de la humedad, también impide, en caso de incidente, que la ropa quede adherida al forro o, incluso, al material exterior y pueda excoriarse.

Guantes

Son elementos de protección no obligatorios. Deben cubrir manos y muñecas como así también todos los dedos de forma completa. Su función no es solo proteger las manos ante caídas, sino también protegerlas del sol, el frío, la lluvia, la nieve y de distintos objetos como piedras y hasta insectos. Es por ello que, para tener guantes de calidad y apropiados para la conducción de motos, es indispensable conocer algunas de sus características básicas: la flexibilidad, la sensibilidad, las protecciones o la transpiración son algunas de las más valoradas.

Es complicado desarrollar en este apartado los materiales que los componen dado que muchas veces se utilizan más de 10 compuestos diferentes. No obstante ello, en términos generales, existen compuestos como cuero, piel, textiles (Nylon, poliéster), o Kevlar. La predominancia y/o combinación de uno u otro dependerá del tipo de uso (urbano, touring, on-off, pista), dado que cada uno requiere diferentes necesidades ya sea de respirabilidad y/o protecciones.

Calzado

El calzado es una barrera de protección ante posibles traumatismos. Es importante utilizar uno de buena calidad, que resulte cómodo y permita un libre y seguro movimiento. La elección debería contemplar no solo la estética, sino también el uso y tipo de motocicleta a utilizar. Por ejemplo, podría no ser el mismo tipo de calzado a utilizar si se conduce un scooter diariamente en la ciudad que el que usa para practicar técnicas de conducción off road.

Ello es porque además del tipo de materiales que los componen, también varían en altura (botas cortas, botas largas) y la distribución de diferentes ventilaciones, refuerzos y protecciones. Asimismo, la suela podría ser diferente entre unos y otros.

Airbag

Existen en nuestro mercado otras opciones en materia de protecciones, un ejemplo es el airbag que puede ser usado en forma de chaleco sobre la campera como también adquirir una campera donde ya lo tenga incorporado.

Su activación se produce en menos de un segundo una vez que el motociclista tiene un incidente por caída o impacto. Mantiene el eje dorsal (cabeza-cuello-tronco) alineados evitando por ello traumatismos severos de columna. También protege otras áreas de importancia como son cuello, costillas y clavículas.

Capítulo 6 - Manual teórico de conducción motovehicular

PRIMEROS PASOS PARA UNA CONDUCCIÓN SEGURA Y RESPONSABLE

Posición de manejo

Como ya mencionamos reiteradas veces, existen diferentes tipos de motocicletas acorde al uso que se requiera. Eso implica también que existen distintos tipos de conducción según cada una de ellas. A continuación presentamos algunos ejemplos:

SCOOTER

NAKED

DEPORTIVA

TOURING

TRAIL

Fuente: https://revista.dgt.es/es/educacion-formacion/conducir-mejor/2018/0308-Motos-asi-son-asi-se-conducen.shtml

Una correcta posición de manejo es fundamental para una conducción segura, dado que nos permitirá tener un correcto dominio del vehículo en todo momento y ante las diferentes situaciones que se presenten.

El diseño de la motocicleta será el primer condicionante para obtener la posición correcta, pero todas tendrán algunos puntos en común que intentaremos detallar en este capítulo.

Posición: sentado. Ubicarse de forma tal que los brazos y las piernas puedan moverse con facilidad, sin limitaciones.

Codos: formar un pequeño ángulo, relajarlos y mantenerlos por encima de la altura del manubrio.

Pies: colocarlos extendidos y centrados en los descansa pies.

Cabeza: mantener la mirada hacia el frente, poniendo especial atención en la dirección deseada.

Hombros: siempre mantenerlos relajados.

Manos: sujetar el centro de las empuñadoras y doblar las muñecas en un ángulo de 120°.

Rodillas: matenerlas flexionadas y apoyadas al tanque de combustible.

La posición de manejo apropiada comienza por sentarse correctamente en la motocicleta. Lo ideal es ubicarse en el centro del asiento con la cabeza erguida y la mirada al frente. Los codos deben estar ligeramente levantados (abiertos), los hombros relajados y la espalda recta (dependiendo del estilo de moto). Esto permite estar más "libre" para realizar cualquier tipo de maniobra.

Ambas manos van siempre en el manillar, tomando las empuñaduras y formando un ángulo de 120º con las muñecas. Se recomienda utilizar un mínimo de dos dedos sosteniendo las empuñadurasy un máximo de tres dedos para accionar las manetas de freno y embrague (o ambos frenos en el caso de scooters). Las piernas, por su parte, deben mantener las rodillas apoyadas a los lados del tanque de combustible. Esto último también dependerá del estilo de moto que se conduzca.

Primeros pasos: forma correcta de manipular la motocicleta

! Importante

Es fundamental, para un aprendizaje correcto de la conducción de vehículos, que la enseñanza esté a cargo de instructores/as debidamente formados, certificados y habilitados. Serán las únicas personas que tendrán los conocimientos, técnicas de enseñanza y capacitación para que puedas lograr el objetivo de conducir de forma segura.

La progresión de los ejercicios debería ser:

- Reconocimiento de los componentes básicos del vehículo.
- Manipulación de vehículo con motor apagado (caballete, muleta, desplazamiento).
- Uso del embrague y acelerador. Se sugiere hacerlo sobre caballete.
- Uso del embrague, acelerador y freno en 1ª marcha.
- Uso de 2da marcha y de forma progresiva, acorde al dominio que se tenga, se utilizará el resto de las marchas.

Recordar

Es importante recordar que cada uno de los ejercicios se debe realizar manteniendo la posición de manejo correcta, lo que permitirá no solo incorporarlo de forma más simple sino también mejorará la técnica en cada ejercicio.

Los próximos pasos tendrán relación con técnicas de dominio del vehículo en movimiento. Si bien la instructora/or irán adecuando cada ejercicio según el avance en el aprendizaje, hay algunas pautas que no se deben descuidar, por ejemplo:

- **Mantener SIEMPRE una posición correcta.** Si tus hombros y espalda están tensos y/o duelen, seguro que tu posición de manejo no es la correcta.
- **La mirada es un factor fundamental en el dominio** "la moto va donde estas mirando" lo escucharás muchas veces. La mirada siempre debe anticipar cada maniobra.
- **La atención debe estar 100% en la conducción,** conducir un vehículo, en especial una motocicleta, requiere permanecer en estado de alerta y preparación para tomar rápidas y correctas decisiones que dependen de nuestra habilidad y destreza en la conducción.
- **No dudes en concurrir a la pista de aprendizaje** para mejorar la técnica, aunque ya tengas tu licencia. Las horas de práctica serán tus aliadas perfectas para lograr una conducción más segura.

¡Más importante que aprender a acelerar es aprender a frenar de forma correcta!

Durante el frenado, el peso de la motocicleta se desplaza hacia el tren delantero y hace que la rueda directriz (la delantera) reciba más carga, soportando así el mayor esfuerzo.

Es por ello por lo que la mayor potencia de frenado la encontramos en el freno delantero.

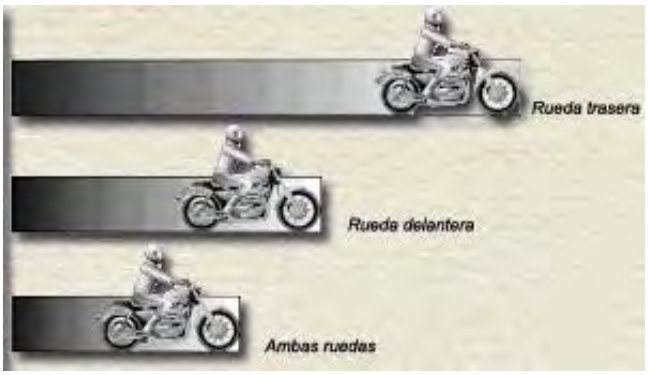
El freno trasero es algo menos potente que el delantero. Su uso permitirá que baje/aplane ligeramente el tren trasero, manteniendo estable la motocicleta.

La distribución de la potencia de frenado se estima en 70-80% rueda delantera mientras que un 20-30% a cargo de la rueda trasera.

Para una detención segura se debe desacelerar completamente utilizando el frenado del motor (sin accionar el embrague) y accionar ambos frenos progresivamente.

Usar un solo freno de manera brusca provocará el bloqueo de la rueda y posiblemente una caída.

En caso de bloqueo soltar el freno de inmediato, volver a frenar con suavidad y procurando mantener una trayectoria rectilínea.



El uso correcto de los tres frenos (delantero, trasero y motor) harán que el vehículo disminuya la distancia de frenado.

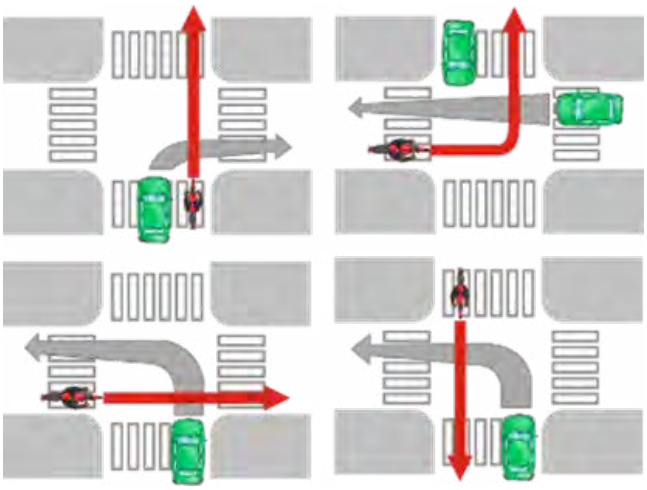
Hacerlo de la forma correcta permitirá disminuir la posibilidad de incidentes por impacto (no disminuir la distancia de frenado, bloqueo) o caída (bloqueo de ruedas o inestabilidad en la detención total del vehículo).

En el caso de piso mojado, se deberá aumentar la distancia entre vehículos y disminuir la velocidad ya que aumentará la distancia de frenado. No olvidar, además, que podría ocurrir aquaplanning y con ello perder totalmente el contacto del neumático con el asfalto y como consecuencia perder el dominio de la moto.

-Tener en cuenta que, al llevar acompañante o carga extra, debido al peso transportado, la distancia de frenado será mayor.

Situaciones especiales

Intersecciones



Dado que la mayoría de los incidentes ocurren en esquinas con semáforo, procurar extremar la atención, a pesar de tener la prioridad de paso, y no cruzar durante la luz amarilla del semáforo.

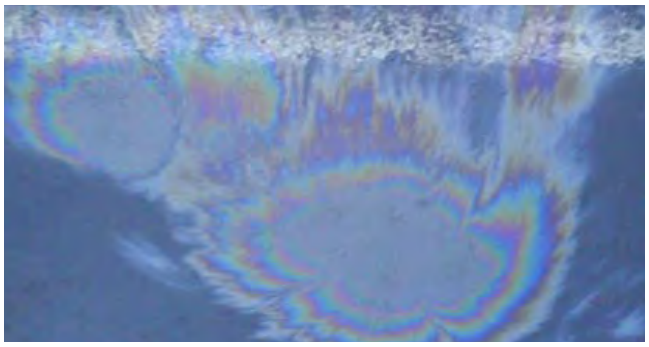
Conducción nocturna

La conducción nocturna implica una disminución de la noción de profundidad, así como también el fenómeno de deslumbramiento se producirá con mayor frecuencia, especialmente en presencia de niebla o neblina.

Vehículos pesados o de gran porte

Efecto Venturi: consiste en que cuando un motociclista circula en rutas y/o autopistas, muy cerca de un vehículo de gran porte (camiones, micros de larga distancia, por ejemplo), la diferencia de presión genera una succión hacia el vehículo pesado, ocasionando la pérdida de estabilidad o incluso la caída del motociclista.

Manchas de combustible



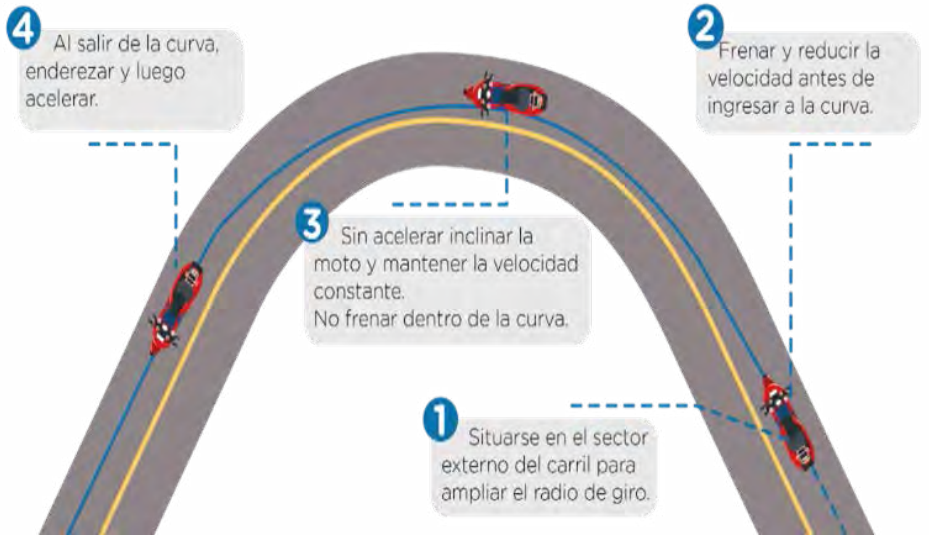
Las manchas de combustible, fácilmente visibles cuando se conduce una moto (incluso se huelen), se deben tratar de evitar dado que la pérdida de estabilidad está casi garantizada. En caso de que sea inevitable, hay que intentar transitar de forma lenta, manteniendo la dirección y sin accionar los frenos. Luego de pasar por ella, es importante continuar con precaución ya que los neumáticos aún estarán sucios con el combustible.

Cruces de vías

Cruzarlas, en lo posible, con el motovehículo de forma tal que las ruedas y las vías formen un ángulo lo más recto posible. En caso de que no sea posible, evitar hacerlo en ángulos menores a los 45º.

Curvas

Transitarlas dependerá de cómo utilizar la mirada para trazar la trayectoria a seguir, el ángulo de la curva y la velocidad e inclinación de la motocicleta para realizarla.



La forma más segura es:

1. Reducir la velocidad antes de ingresar.
2. Mientras se está circulando, no utilizar embrague y/o freno y mantener siempre la mirada hacia el lugar donde se quiere ir, al menos 50 metros por delante.
3. Una vez que se ha finalizado la curva, enderezar la moto, acelerar para salir y continuar el trayecto.

Off Tracking

Se refiere al fenómeno que involucra a los vehículos de gran porte. Cuando los colectivos o camiones giran, la trayectoria de sus ruedas traseras tiene un arco de curvatura de menor radio que las delanteras.

Por este motivo antes de girar se desplazan primero hacia el lado contrario y, de esta forma, una vez que comienzan a girar, generan un ángulo cerrado donde no es recomendable colocarse dada la alta posibilidad de impacto lateral con ese vehículo.

Cierre

Si bien disponemos de amplio contenido desarrollado desde la Gerencia de Educación y Convivencia Vial del GCBA en materia de conducción segura y responsable de motocicletas, consideramos que el presente manual es una guía completa para dar los primeros pasos en la conducción de motovehículos. Esto sin omitir, claro está, la capacitación práctica que un instructor habilitado pueda aportar.

Referencias bibliográficas

- Banco de Desarrollo de América Latina (2013). Motos y seguridad vial: por una convivencia más segura.
- Subsecretaría Planificación de la Movilidad (2023). Plan de Movilidad Sustentable 2030.
- Distrito de Columbia Departamento de vehículos motorizados (2007). MANUAL PARA USUARIOS DE MOTOCICLETAS.
- Banco de Desarrollo de América Latina (2015). La motocicleta en América Latina: Caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región.
- Organización Mundial de la Salud (2017). Salve VIDAS - Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2020). Propuesta para la inclusión de sistemas avanzados de frenado en motocicletas. Disponible online: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/02/ansv_informe_tecnico_cascos_de_motociclistas_31_08.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2021). Informe técnico de Ensayos de Cascos. Disponible online: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/02/ansv_informe_tecnico_cascos_de_motociclistas_31_08.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2023). Principales Indicadores de la Seguridad Vial con Perspectiva de Género en Argentina. Disponible online: https://www.argentina.gob.ar/noticias/principales-indicadores-de-la-seguridad-vial-con-perspectiva-de-genero-en-argentina
- Seguridad Vial Ministerio del Interior (2013). Manual de conducción segura de motovehículos.
- Buenos Aires Ciudad (2013). Plan de Seguridad Vial para motociclistas 2013-2015.
- Tránsito Montevideo (?). Manual de Conducción de Motos. Intendencia Municipal de Montevideo. Disponible online: https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/manual_de_conductores_de_motos.pdf
- Honda Motos Argentina (?). Tu moto y vos. Consejos para el manejo. Disponible online: https://motos.honda.com.ar/uploads/CONSEJOS%20PARA%20EL%20MANEJO.pdf
- CONASET (2016). Libro del nuevo conductor: motociclistas.
- Ley N° 2.148 Código de Tránsito y Transporte. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- RACE (2007). Informe comparación de características técnicas: La seguridad de los motociclistas en ropas de cuero y textiles.
- Real Federación Motociclista Española (2013). NORMATIVA DE CASCOS RFME - Marcas de Aprobación Internacional reconocidas - Normativa FIM.
- Organización Panamericana de la Salud (2008). Cascos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales.
- A. Hernando Lorenzo y M. Calvo Menchaca (1999). Biomecánica del accidente de tráfico.
- Dirección Nacional de Observatorio Vial Dirección de Estadística Vial (2021). Anuario Estadístico de Seguridad Vial Año 2019.
- Ministerio de Transporte de la Nación (?). Curso Nacional de Educación Vial Digital. Programa para Motocicletas.
- Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial (2023). Informe de víctimas fatales.

Conducir una moto no se compara a otro vehículo: transmite sensación de libertad y diversión, pero siempre se debe hacer de forma segura y responsable.

Anexo
SEÑALES VIALES

Reglamentarias

De prohibición

NO AVANZAR

CONTRAMANO

NO CIRCULAR (Automóvil)

NO CIRCULAR (Moto)

NO CIRCULAR (Bicicleta)

NO CIRCULAR (Camión)

NO CIRCULAR (Acoplado)

NO CIRCULAR (Peatón)

NO CIRCULAR (Carro de tracción animal)

NO CIRCULAR (Jinetes)

NO CIRCULAR (Carro a mano)

NO CIRCULAR (Tractor agrícola)

NO GIRAR (Izquierda)

NO GIRAR (Derecha)

NO GIRAR EN U

NO ADELANTAR

NO RUIDOS MOLESTOS

NO ESTACIONAR

NO ESTACIONAR (Acarreo de infractores)

NO ESTACIONAR (Acarreo de infractores)

NO ESTACIONAR (Entre discos)

NO ESTACIONAR (Entre discos)

NO ESTACIONAR (Zona de caudales)

NO ESTACIONAR (Zona de caudales)

NO ESTACIONAR NI DETENERSE

NO ESTACIONAR NI DETENERSE (Sobre la ciclovía)

NO CAMBIAR DE CARRIL

De restricción

LIMITACIÓN DE PESO

LIMITACIÓN DE PESO POR EJE

LIMITACIÓN DE ALTURA

LIMITACIÓN DE ANCHO

LIMITACIÓN DE LARGO DE VEHÍCULO

LÍMITE DE VELOCIDAD MÁXIMA

LÍMITE DE VELOCIDAD MÍNIMA

ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO

ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO (Cajón azul)

ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO (Discapacitados)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Transporte Público)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Moto)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Bicicleta)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Jinetes)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Peatones)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Convivencia)

USO DE CADENAS PARA NIEVE

GIRO OBLIGATORIO (Derecha)

GIRO OBLIGATORIO (Izquierda)

SENTIDO DE CIRCULACIÓN (Derecha)

De prioridad

PARE

CEDA EL PASO

CEDA EL PASO (A ciclistas y peatones)

PREFERENCIA DE AVANCE

DESCIENDA DE LA BICICLETA

BARRERAS FERROVIARIAS

De fin de prescripción

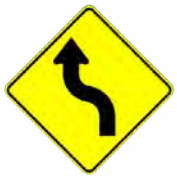
FIN DE LA PRESCRIPCIÓN

FIN DE LA PRESCRIPCIÓN

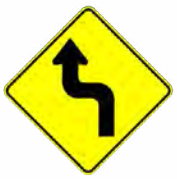
Preventivas

Advertencias sobre características de la vía

CURVA
(Común y pronunciada)



CURVA
(Contracurva)



CURVA
(En "S")

CAMINO
SINUOSO

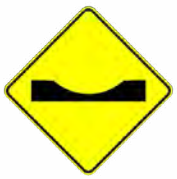
PENDIENTE
(Descendente)

PENDIENTE
(Ascendente)

ESTRECHAMIENTO
(Ambas manos)

ESTRECHAMIENTO
(En una sola mano)

PERFIL IRREGULAR
(Irregular)



PERFIL IRREGULAR
(Badén)

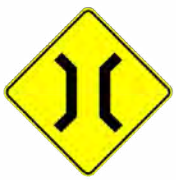
PERFIL IRREGULAR
(Lomada)

CALZADA
RESBALADIZA

PROYECCIÓN
DE PIEDRAS

DERRUMBES

TÚNEL



PUENTE ANGOSTO

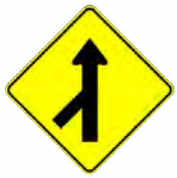
PUENTE MÓVIL

ALTURA LIMITADA

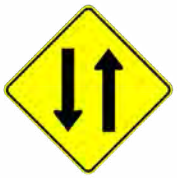
ANCHO LIMITADO

CALZADA DIVIDIDA

ROTONDA

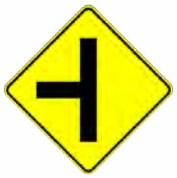


INCORPORACIÓN DE
TRÁNSITO LATERAL



INICIO DE DOBLE
CIRCULACIÓN

ENCRUCIJADA
(Cruce)



ENCRUCIJADA
(Empalme)

ENCRUCIJADA
(Bifurcación)

ENCRUCIJADA
(Bifurcación)

Posibilidad de riesgo eventual

ESCOLARES

NIÑOS

CRUCE DE CICLISTAS

JINETES

ANIMALES SUELTOS (Vaca)

ANIMALES SUELTOS (Ciervo)

CORREDOR AÉREO

PRESENCIA DE VEHÍCULOS EXTRAÑOS (Tranvía)

PRESENCIA DE VEHÍCULOS EXTRAÑOS (Tractor)

PRESENCIA DE VEHÍCULOS EXTRAÑOS (Ambulancia)

Advertencias de máximo peligro

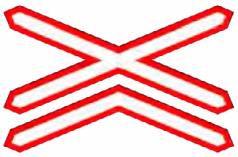
CRUCE FERROVIARIO

PANELES DE PREVENCIÓN (Aproximación)

PANELES DE PREVENCIÓN (Objeto rígido)

PANELES DE PREVENCIÓN (Curva / chevrón)

CRUZ DE SAN ANDRÉS (Hasta dos vías)



CRUZ DE SAN ANDRÉS (Mas de dos vías)

CURVA CERRADA

CRUCE DE PEATONES

CRUCE DE PEATONES (Prioridad peatón)

ATENCIÓN

Anticipo de otros dispositivos de control del tránsito

FLECHA DIRECCIONAL

PROXIMIDAD DE SEMÁFORO

PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA (Pare)

PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA (Paso)

PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA (Otras)

Fin de prevención

Informativas

Características de la vía

COMIENZO DE AUTOPISTA

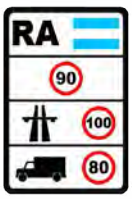
FIN DE AUTOPISTA

INDICADORA DE UTILIZACIÓN DE CARRILES

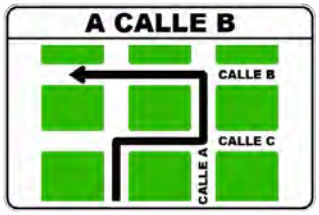
CAMINO O CALLE SIN SALIDA

CAMINO O CALLE SIN SALIDA

CAMINO O PASO TRANSITABLE



VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS



ESQUEMA DE RECORRIDO

DESVÍO POR CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN

ESTACIONAMIENTO PERMITIDO

ESTACIONAMIENTO PERMITIDO (A 45° o 90°)

ESTACIONAMIENTO PERMITIDO (Motos a 45°)

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

PERMITIDO GIRAR (Derecha)

PERMITIDO GIRAR (Izquierda)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Derecha)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Izquierda)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Igual sentido o derecha)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Igual sentido o izquierda)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Ambas direcciones)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Bifurcación)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Derecha e izquierda)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Giro en "U")

CÁMARA DE CONTROL ELECTRÓNICO

FIN DE CAMINO PEATONAL (A 100 m)

FIN DE CAMINO PEATONAL

CRUCE PEATONAL (Derecha)

CRUCE PEATONAL (Izquierda)

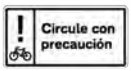
DIRECCIONADORES EN CICLOVÍA

PROXIMIDAD DE CICLOVÍA

DESCENSO DE LA BICICLETA

FINALIZACIÓN DE LA CICLOVÍA

ADVERTENCIA DE ESCUELA



ADVERTENCIA GENERAL

Nomenclatura vial y urbana

RUTA PANAMERICANA

RUTA NACIONAL

RUTA PROVINCIAL

NOMENCLATURA URBANA

NOMENCLATURA URBANA

IDENTIFICACIÓN DE REGIÓN Y LOCALIDAD

ORIENTACIÓN (En caminos primarios y secundarios)

ORIENTACIÓN (En caminos secundarios)

COMIENZO O FIN DE ZONA URBANA

IDENTIFICACIÓN DE JURISDICCIÓN O ACCIDENTE

MOJÓN KILOMÉTRICO

NOMENCLATURA DE AUTOPISTA

Información turística y de servicios

PUESTO SANITARIO

SERVICIO TELEFÓNICO

ESTACIÓN DE SERVICIO

TELEFÉRICO

SERVICIO MECÁNICO

RESTAURANTE

AEROPUERTO

GOMERÍA

ESTACIONAMIENTO

PUNTO PANORÁMICO

PLAZA

CORREO

ESTACIONAMIENTO DE CASAS RODANTES

MUSEO

POLICÍA

ZONA DE DETENCIÓN TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

TAXI

TERMINAL DE ÓMNIBUS

ESTACIÓN DE FERROCARRIL

TEATRO

TURISMO

INSTITUCIÓN RELIGIOSA

ESCOLARES

ESCOLARES (Ciclovía)

PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Educativas y anuncios especiales

EN CONMEMORACIÓN A UNA VÍCTIMA DE TRÁNSITO

Una señal de Estrella Amarilla significa que, en el lugar en donde está instalada, hubo una víctima fatal por un incidente de tránsito y tiene como objetivo recordar a la víctima y ser una señal de alarma, un llamado a tomar conciencia de la cantidad de víctimas fatales, que son muertes evitables.

Las 5 puntas de cada estrella representan los valores: Memoria, Prevención, Ley, Justicia y Educación. Cada estrella lleva el nombre de pila o apodo y edad de la víctima con la inscripción: “En memoria de una víctima de tránsito”.

Además de acompañar la iniciativa de distintas ONG ‘S con la colocación de Estrellas Amarillas en la vía pública, existe un Mapa Interactivo que hace referencia al lugar del fallecimiento de una víctima, en el cual hay publicados otros datos: nombre y apellido, edad, fecha de nacimiento y fallecimiento.

Se busca despertar un fuerte valor pedagógico y aportar a la construcción de las memorias colectivas de toda una sociedad que ve y sufre el drama social que representa hoy la siniestralidad vial.

Una Estrella Amarilla puede ser solicitada de manera gratuita por las personas familiares de la víctima de tránsito al correo: estrellasamarillas@buenosaires.gob.ar o a través de una ONG.

Mapa de estrellas amarillas: https://buenosaires.gob.ar/informes-estadisticos-y-mapas/mapa-de-estrellas-amarillas-en-la-ciudad

Transitorias

Viales

NO GIRAR
(Izquierda)

NO GIRAR
(Derecha)

A 100 m
GIRO ANULADO

NO ESTACIONAR
NI DETENERSE

LÍMITE DE VELOCIDAD
MÁXIMA

SENTIDO DE
CIRCULACIÓN
(Izquierda)

SENTIDO DE
CIRCULACIÓN
(Derecha)

DIRECCIONES
PERMITIDAS
(Ambas direcciones)

ESTRECHAMIENTO
(En una sola mano)

A 100 m
REDUCCIÓN DE
CALZADA

CALZADA DIVIDIDA

A 100 m
CALZADA DIVIDIDA

PERSONAS
TRABAJANDO

INICIO OBRAS

A X m
INICIO OBRAS

FIN OBRAS

DESVÍO

A X m
DESVÍO

A X m
CALLE CERRADA

A X m
CALLE TRANSVERSAL
EN OBRA

INICIO EVENTO

A X m
EVENTO

SÓLO ACCESO
FRENTISTAS

Peatonales y de ciclovías

DESVÍO

Peatonales

ANUNCIO DE OBRA

COMIENZO DE OBRA

DESVÍO

ANULACIÓN TEMPORAL DE PARADAS

ACÉRQUESE A LA PARADA MÁS CERCANA

ANULACIÓN DE PARADA

PROHIBIDO EL PASO

SENDA DESHABILITADA

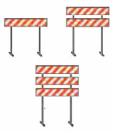
De ciclovías

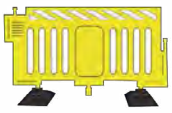
INTERRUPCIÓN DE CICLOVÍA (Anticipación)

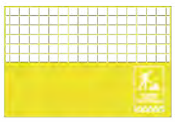
INTERRUPCIÓN DE CICLOVÍA

DESCENSO DE LA BICICLETA

Otros dispositivos


VALLA BARRICADA


VALLA PEATONAL


VALLA DE OBRA

ANUNCIO DE OBRA

CONOS

TAMBORES

DELINEADORES

BARANDAS CANALIZADORAS DE TRÁNSITO

BARANDAS CANALIZADORAS DE TRÁNSITO (Hormigón)

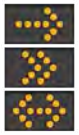
REFLECTOR

BALIZA DELINEADORA

BALIZA INTERMITENTE

FLECHA VIAL INTERMITENTE

SEMÁFORO


PANELES

Horizontales

Marcas longitudinales

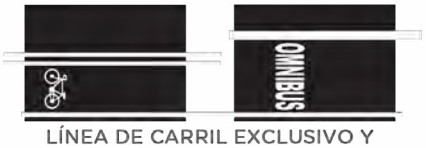
LÍNEA DE SEPARACIÓN DE CIRCULACIÓN
(No debe ser traspasada ni circular sobre ella)

LÍNEAS CONTINUAS Y DISCONTINUAS PARALELAS
(Línea discontinua del lado del carril que se circula: traspaso autorizado)

LÍNEAS DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN OPUESTA
(No debe ser traspasada ni circular sobre ella)

LÍNEAS DIVISORIAS DE CARRILES CON CORRIENTES DE TRÁNSITO DEL MISMO SENTIDO

LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN
(Indica la posibilidad de ser traspasada)



LÍNEA DE CARRIL EXCLUSIVO Y CARRIL PREFERENCIAL

LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN,
EN VÍAS CON SENTIDO REVERSIBLE

LÍNEAS DE BORDE DE CALZADA

Marcas transversales

LÍNEA DE DETENCIÓN

SENDA PEATONAL O SENDA PARA CRUCE DE CICLISTAS

SENDA PEATONAL
(Prohibido detener o estacionar vehículos sobre la misma)

SENDA PEATONAL O SENDA PARA CRUCE DE CICLISTAS

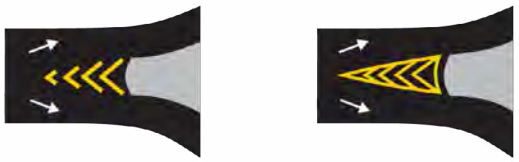
SENDA PEATONAL CON LÍNEA DE FRENADO PREVIA

LÍNEAS AUXILIARES PARA REDUCCIÓN DE VELOCIDAD (Distribución logarítmica)

Marcas especiales

MARCAS CANALIZADORAS DE TRÁNSITO E ISLETAS PARA CIRCULACIÓN BIDIRECCIONAL
(No se puede circular sobre ellas)

FLECHAS INDICADORAS DE CIRCULACIÓN DENTRO DEL CARRIL



MARCAS CANALIZADORAS DE TRÁNSITO E ISLETAS PARA CIRCULACIÓN UNIDIRECCIONAL
(No se puede circular sobre ellas)

PARE
(Obligación de detener totalmente la marcha)

ESPACIOS DESTINADOS A ESTACIONAMIENTO

CORDONES
(Amarillo: prohibición de estacionar, pudiendo detenerse)

ESPACIOS DESTINADOS A ESTACIONAMIENTO

TACHAS NO REFLECTIVAS

ESPACIOS RESTRINGIDOS AL ESTACIONAMIENTO

TACHAS REFLECTIVAS.

CEDA EL PASO | VELOCIDAD MÁXIMA | CARRIL EXCLUSIVO (Emergencias) | PARADA TRANSPORTE

DELINEADORES
(Canalizan o guían el tránsito y destacan variaciones en la vía)

ADVERTENCIA DE CRUCE FERROVIARIO

PARA NIEBLA
(Si se ve una: máx 40km/h,
Si se ven dos: máx 60km/h)

SEPARADORES FÍSICOS DE TRÁNSITO

Señalamiento luminoso

Significado de las luces

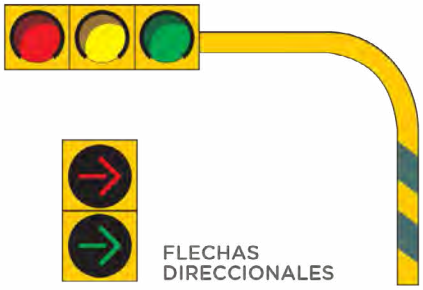
ROJO: detenerse antes de la senda peatonal o de la línea de detención.

ROJO INTERMITENTE: detener la marcha y reiniciarla solo cuando se tenga la certeza de que no existe riesgo.

AMARILLO: detenerse si no se llega a transponer la encrucijada antes del cambio a rojo.

AMARILLO INTERMITENTE: efectuar el cruce con precaución.

VERDE: avanzar. Sin embargo, se debe tener la precaución de no iniciar el cruce si no hay espacio suficiente para ubicar el vehículo al otro lado sin obstruir la circulación transversal. Además, antes de avanzar, se debe permitir que terminen de cruzar vehículos o peatones que hayan iniciado el paso antes del cambio de luz.



FLECHAS DIRECCIONALES

Disposición de unidades ópticas

Semáforos especiales

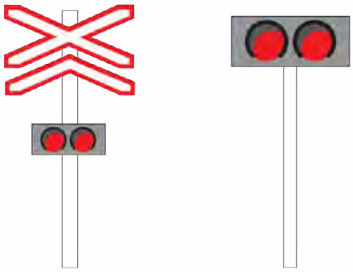
PEATONES

Esperar

Avanzar

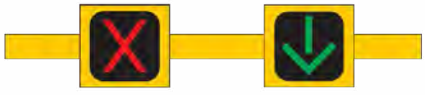
INTERMITENTES

Prevención de peligro y advertencia de intersecciones



CRUCE FERROVIAL

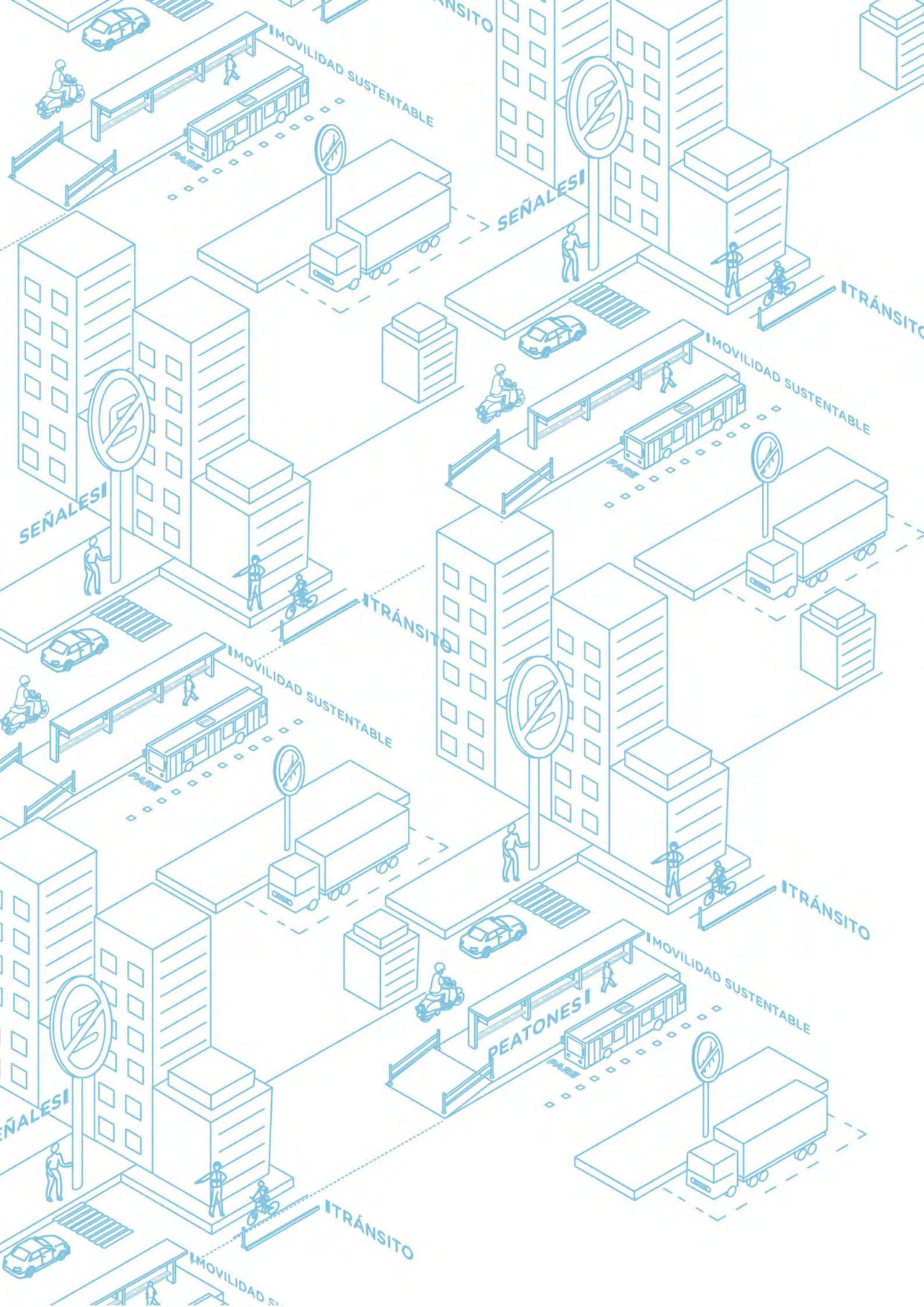
Con luz intermitente roja de la señal ferroviaria o comienzo del descenso de barreras: detenerse, ya que indica aproximación de trenes.



CARRILES REVERSIBLES

Flecha verde: carril habilitado
Cruz roja: prohibición de avanzar por el carril
Flecha verde intermitente: inminente cambio de circulación.

Las señales de tránsito, a través de su color, tamaño y posición, hacen más ágil, segura y eficiente la movilidad.


MOVILIDAD SUSTENTABLE
PARE
SEÑALESI
TRÁNSITO
MOVILIDAD SUSTENTABLE
PARE
SEÑALESI
TRÁNSITO
MOVILIDAD SUSTENTABLE
PARE
PEATONESI
TRÁNSITO
MOVILIDAD SUSTENTABLE
PARE
SEÑALESI
TRÁNSITO

Buenos Aires Ciudad