

---

# Manejo y mantenimiento de móviles

---

> Apuntes para la materia

SUPERINTENDENCIA DE  
INSTITUTOS DE  
FORMACIÓN POLICIAL

SUBSECRETARÍA DE  
FORMACIÓN Y DESARROLLO  
PROFESIONAL

MINISTERIO DE  
SEGURIDAD



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

**Año 2022**

**Resolución – D.G.C. y E. 1011 del año 2017**

**Autoridades:**

**Gobernador de la Provincia de Buenos Aires**

**Dr. Axel Kicillof**

**Ministro de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires**

Dr. Sergio Berni

**Subsecretario de Formación y Desarrollo Profesional**

Tec. Javier Alonso

**Director Provincial de Formación, Capacitación y Evaluación**

Lic. Gonzalo García

**Directora de Capacitación y Entrenamiento**

Lic. Flavia Tello Cortez

**Superintendente de Institutos de Formación Policial**

Crio. Gral. Julio Adrián Poles

**Directora de Planificación Educativa y Evaluación Institucional**

Crio. Natalia González

**Director de la Escuela Juan Vucetich**

Crio. Mayor Rubén Peralta

Apuntes para la materia

# Manejo y mantenimiento de móviles policiales



SUBSECRETARÍA DE FORMACIÓN  
Y DESARROLLO PROFESIONAL

MINISTERIO DE  
SEGURIDAD



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE  
**BUENOS AIRES**

## **Coordinación de contenidos:**

### **Escuela de Policía Juan Vucetich:**

Crio. Mayor Rubén Peralta

Subcrio. (CDO) Alvez Diego

Subcria. (CDO) Grygiel Natalia

Oficial Principal (CDO) Moreno María Teresa

Oficial Principal (ADM) (Ra) Frías Ruben

Crio. Inspector (CDO) Freites Hugo

Sgto. (SG) Pacheco Sebastián

Teniente Primero (RA) Bernarndo Guillermo

### **Revisión**

Lic. Prof. Luciana Jasa

### **Diseño gráfico y diagramación**

DG. Bruno Valentini

DG. Rodrigo Gonik

# Contenidos

<b>Introducción</b>	<b>14</b>
<b>Unidad 1. Patrullaje</b>	<b>15</b>
Introducción	16
Prevención	16
Disuasión	17
Patrullaje en motocicleta	17
Patrullaje en automotores	18
Uso de balizas y sirenas	18
Efecto Doppler	19
Links de efecto Doppler:	21
En el servicio	22
Instrucciones operativas en recorridas	22
Las unidades	23
Imágenes de móviles policiales	24
<b>Unidad 2. Equipo de comunicación</b>	<b>26</b>
Funcionamiento	27
Identificación por medio del PTT	28
Instrucciones para el manejo de equipos portátiles	28
Carga de la batería	29
Puesta en servicio	30
Selección de la capa o canal	30
Mantenimiento y cuidados	30
Partes de un equipo de comunicación	31
Equipo de comunicación	32
Instrucciones para la operación de un equipo móvil	33
Encendido	33
Selección de canal	33
Procedimiento de llamada	33
Control de volumen	33
Squelch	34
Recomendaciones	34
Piezas y controles del radio cabezal de control y micrófono	34
Sistema de Localización Automática Vehicular (AVL)	36

Equipamiento de AVL en el Móvil (en primera instancia)	36
Botón de Pánico	37
El vehículo y el localizador	38
<b>Unidad 3. Comunicaciones policiales</b>	<b>39</b>
Clasificación	40
Comunicaciones administrativas	40
Comunicaciones judiciales	41
Comunicaciones operativas	41
Código “Q”   Abreviaturas más usuales	41
Ventajas	42
Código de deletreo	44
Estaciones de radio	45
Comunicación de las novedades	45
Carácter y prioridad de las comunicaciones	46
Sistema de cuadrículas	46
Pautas de operatividad de la Capa de Tránsito	47
Objetivos	47
Administración de la capa operativa	48
<b>Unidad 4. Marco normativo</b>	<b>49</b>
Sistema Nacional de Seguridad Vial	51
Composición	52
Consejo Federal de Seguridad Vial	52
Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial	54
Agencia Nacional de Seguridad Vial	54
Recomendaciones básicas en operativos de identificación vehicular	58
Medidas de seguridad	58
Documentación requerida	59
Licencia Nacional de Conducir	62
Clases y subclases	64
Requisitos para obtener la licencia de conducir	66
Requisitos para la habilitación particular	67
Información de las evaluaciones para la licencia	67
Requisitos para la habilitación profesional	67
Renovación de licencia	67
Clases de licencias y edades mínimas	68
Otorgamiento de licencia a menores de edad	73

Artículo 17 Ley 24.449	73
Modificación de datos	73
Artículo 18 de la Ley N° 24.449	73
Licencia Digital	73
Cómo se ve la licencia digital	75
Consideraciones al momento de conducir	75
Documentación	77
Elementos	78
Condiciones	78
Retención preventiva.	78
Artículos 37 de la Ley 13.927 y 72 de la Ley 24.449	78
Control preventivo.	81
Documentación del chofer de móvil policial	82
Obtención de la autorización de la Dirección de Automotores Oficiales (D.A.0)	82
Vehículos Oficiales	83
Libreta de Servicio	85
TAPA	85
Reglamentación y uso de la Libreta. Indicaciones	86
Datos del vehículo. Móvil no identificable	86
Datos del vehículo. Móvil identificable	87
Cobertura de seguro	90
Decreto 928/07	92
Responsabilidades	96
Responsabilidad Civil en siniestros de tránsito	96
Características del obrar	97
Responsabilidad Penal	97
Responsabilidad Contravencional	97
Régimen de sanciones	97
Arresto	98
Multa	98
Concurrencia obligatoria a cursos especiales de educación y capacitación	98
Decomiso	98
Inhabilitación	99
<b>Unidad 5. Accidentología vial</b>	<b>99</b>
Introducción	99
Accidente vial o siniestro vial	101
Factor mecánico	102

Factor ambiental	102
Factor humano	102
Rastros de un siniestro vial	103
Huellas de frenado	103
Huellas de derrape	103
Huellas de aceleración	104
Huellas de rodadura o impronta	104
Seguridad y prevención vial	104
Pirámide de Hyden	104
Accionar del personal policial ante siniestros viales	105
<b>Unidad 6. Precauciones para conducir</b>	<b>106</b>
Administración e ingeniería del tránsito	106
Inercia	107
Fuerza centrífuga	107
Impacto	107
Energía cinética	108
Fricción	108
La velocidad	109
Efectos de la velocidad	109
Diferentes tipos de vehículos	120
Conducir con una climatología desfavorable	121
Condiciones de visibilidad	121
Niebla o bruma	121
Conducción nocturna	122
Luminosidad excesiva	122
Condiciones climáticas	123
Hydroplaning (Hidroplaneo)	123
Manejo defensivo	123
Reglas de conducción defensiva.	124
Con el conductor del vehículo de adelante.	124
Con el conductor del vehículo de atrás	124
Procedimientos básicos a seguir	124
Factores que afectan a la conducción	125
Seguridad del conductor	125
Cinturón de seguridad	125
Bolsas de aire o airbags	126
El alcohol en la conducción	126

Tipos de bebedores	127
Factores que inciden	127
Duración de los efectos	128
Capacidad de maniobra o reacción	128
Los medicamentos en la conducción	128
El tabaco y la conducción	129
Ante el volante	129
<b>Unidad 7. El vehículo</b>	<b>130</b>
Tipos de mandos	130
Mandos manuales	130
Mandos accionados con los pies	132
El volante	132
Freno de mano	132
Palanca de la caja de cambio	133
Espejo retrovisor	133
Acelerador	133
Freno de pie	133
Embrague	134
Indicadores en el tablero	134
Limpiaparabrisas y lavaparabrisas	134
Bocina	135
Tambor de arranque	135
Tipos de tracción	135
Recomendaciones	137
¿Qué es la tracción doble (4x4) o 4WD (four wheel drive)?	137
Precauciones a tomar cuando se conducen vehículos con tracción en las 4 ruedas	137
Mantenimiento de automóviles	138
Sistema de rodamiento	141
Sistema de suspensión y amortiguación	141
Tipos de comando	142
Mandos manuales lado derecho	143
Mandos manuales lado izquierdo	143
Mandos por pie derecho	143
Mandos por pie izquierdo	143
El manubrio	143
Sistemas de frenos	144
Chequeos previos a la puesta en marcha	144

Respecto del rodado	144
Uso del casco	144
Anteojos de seguridad	145
La vestimenta	145
<b>Unidad 8. Investigación en accidentología vial</b>	<b>145</b>
La investigación	146
Actuación ante siniestros	146
Clasificación de siniestros viales	146
Por su situación	146
Por su resultado	147
Por el número de protagonistas	147
Por su forma de producción	147
Frontal/Colisión central	147
Excéntrica	148
Angulares	148
Embestida	148
Perpendiculares	148
Oblicuas	149
Colisiones reflejas	150
Colisión por alcance	150
Colisión por raspado	150
Salidas de la vía	151
Campana	151
Tonel	151
Atropellos	151
Otros	152
Pega y huye	152
<b>Unidad 9. Sistema de señalización vial uniforme</b>	<b>155</b>
Principios básicos	158
Demarcación horizontal	159
Señales	164
Señales luminosas para peatones	165
Señales y dispositivos	165
<b>Unidad 10. Interceptación vehicular</b>	<b>167</b>
Ley Nacional de Transporte 24.449	168
Recomendaciones básicas en la interceptación vehicular	174

Interceptación del vehículo	176
Ubicación de los vehículos con intervención de un móvil policial	177
Ubicación de los vehículos con intervención de dos móviles policiales	177
Control de iluminación de balizas y sonido del móvil policial	177
Actuación policial desde el marco legal	177
Artículo 226. Código Procesal Penal Buenos Aires.	179
Artículo 294. Código Procesal Penal Buenos Aires	179
Atribuciones. Los funcionarios de policía tendrán las siguientes atribuciones:	179
Requerimiento de documentación	180
<b>Referencias</b>	<b>182</b>

A los fines de colaborar con la comprensión del siguiente material —el cual consta de transcripciones provenientes de diferentes códigos y reglamentaciones legales—, se permite la incorporación de determinados elementos de diseño que remarquen conceptos para facilitar la lectura de los mismos.

Dichas transcripciones se resaltarán con un cambio de tipografía —eligiéndose para tal fin la fuente Times New Roman—. Del mismo modo, los agregados de texto que fueren necesarios para agilizar la lectura y facilitar su comprensión/aprehensión—y sean de autoría del equipo docente a cargo del presente material— se realizarán entre corchetes ([ ]).

# Introducción

La materia **Manejo y Mantenimiento de Móviles Policiales** versa sobre aquellas cuestiones relativas al dominio del conocimiento técnico que se requiere para poder llevar adelante el cuidado de un vehículo policial sea en los diferentes tipos de **patrullajes** como así también en lo que respecta a la labor policial, el correcto uso de los **móviles policiales**, su optimización a la hora de la realización de las tareas operativas y su mantenimiento como bien asignado por el Estado para la Institución Policial. Asimismo, se busca realizar un recorrido sobre el universo legal que rodea la tarea policial enmarcada en el control de la seguridad vial. Se propone efectuar una unificación de criterios con respecto a las diferentes jurisdicciones a nivel nacional, provincial y municipal en lo respectivo a la gestión de la seguridad en los corredores viales de la provincia, como así también al interior de las localidades de la misma.

Está orientada al personal que se desempeña como chofer y acompañante en la labor de patrullaje con los diferentes móviles policiales, siendo una ayuda sobre las principales nociones y recomendaciones en relación al cuidado, mantenimiento y conducción de vehículos. No obstante cabe señalar expresamente que el presente es un instrumento adicional y no sustituye ni reemplaza al **Manual del Conductor y Mantenimiento de Automotores** oportunamente aprobado, ni a los distintos métodos y técnicas utilizadas por los instructores, tanto para el logro de los objetivos didácticos y pedagógicos, como para la de detección precoz de falencias y vicios de manejo en los asistentes, y la selección personalizada de los mismos, con el fin de optimizar y homogeneizar la calidad del chofer policial. Permitiendo por esta vía la consecución de efectos tan importantes e indiscutibles como son las mejoras de rendimiento y durabilidad de las unidades automotrices y de la imagen del chofer policial frente a la sociedad.

Unidad 1

> Patrullaje

U1

## Introducción

El **patrullaje** en sus diferentes formas representa la materialización de la función de seguridad, que se reconoce, como la potestad y el deber que tiene la Policía para prevenir y disuadir los delitos y contravenciones, como así, mantener el orden público en general.

Partiendo de esta premisa abordamos la temática del patrullaje, que definimos como un **método policial que tiene por finalidad la observación de un ámbito operacional por medio del despliegue dinámico de recursos humanos y materiales**. Este despliegue de recursos para que sea efectivo en su misión de prevenir delitos, debe realizarse de manera visible, es decir, que el móvil policial y el personal que conforma su dotación debe ser identificable y visible; y esto se logra por el uso del uniforme completo, y los colores distintivos de la Institución.

Con este método policial se busca alcanzar objetivos estratégicos, toda vez, que genera en la sociedad una acción psicológica, representada en la imagen policial, que brinda con su presencia un estado de protección y seguridad en la vía pública; mientras que los objetivos tácticos, se reflejan en el accionar preventivo, que permite reducir las potenciales ocasiones de la comisión de un delito o falta a las normas de las leyes de tránsito y seguridad vial, ejerciendo también, el accionar disuasivo como medio para disolver situaciones concretas y próximas a transformarse en hechos disvaliosos.

## Prevención

Prevención:

De acuerdo a la web [www.significados.com](http://www.significados.com), se define **prevención** como:

**«Acción y efecto de prevenir. La preparación con la que se busca evitar, de manera anticipada, un riesgo, un evento desfavorable o un acontecimiento dañoso.»**  
(Significados.com, 2021)

También denominada **capacidad de anticipación**, es aquella actividad operativa desplegada por la policía, especialmente la de seguridad, tendiente a desalentar conductas o acciones delictivas que podrían haber afectado la vida y bienes de la comunidad, adoptando medidas operativas para impedir la consumación de un hecho. Para tener el sustento legal nos situamos en el **inciso a del artículo 13 de la Ley 13.482** que dice:

*El personal de las Policías de la Provincia de Buenos Aires, en el desempeño de sus funciones deberá adecuar su conducta a los siguientes principios básicos de actuación policial:*

- a) *Desplegar todo su esfuerzo con el fin principal de prevenir el delito y proteger a la comunidad actuando acorde al grado de responsabilidad y ética profesional que su función exige para preservar la situación de seguridad pública y las garantías constitucionales de los requeridos por su intervención. (Ley 13.482, 2006, Art. 13, Inciso a).*

## Disuasión

De acuerdo con la web **definición.de**, disuadir «es el acto y el resultado de disuadir, hacer que alguien desista de algo o modifique su opinión», a lo que podemos sumar en la materia que tratamos; y/o futuras acciones tendientes a desalentar conductas o acciones delictivas como así también a desalentar acciones que vayan en contra de las Leyes de Tránsito y la Seguridad Vial. (definicion.de, 2021)

Partiendo de la premisa que el patrullaje al depender del lugar y/o la dimensión del ámbito operacional, la operatividad del lugar donde se preste servicio, según la logística que se posea y la que se deba utilizar para tal fin, los lugares y puntos de mayor relevancia a considerar, se clasifican en:

- ▶ Patrullaje a pie
- ▶ Patrullaje en bicicleta
- ▶ Patrullaje en motocicleta
- ▶ Patrullaje en automotores
- ▶ Patrullaje a caballo

En atención a los patrullajes mencionados nos detendremos, debido a la logística y por sobre todo a que para realizar el mismo debe utilizarse vehículos otorgados por el estado, **en patrullaje en motocicleta y patrullaje en automóvil**, de los cuales nos referimos con un breve desarrollo.

## Patrullaje en motocicleta

Para este tipo de patrullaje se utilizará la motocicleta, se deberá realizar la misma en **Unidades Mínimas Operativas (U.M.O)**, es decir dos efectivos: un efectivo hará de chofer de la unidad (avalado por la documentación pertinente, que más adelante veremos cuál es) mientras que el otro será el acompañante. Ambos utilizarán los elementos de seguridad correspondientes y obligatorios, llevarán equipo de comunicación, en algunos casos se llevará arma larga y los lugares que deban recorrer y/o cubrir serán asignados e informados por la superioridad.

## Patrullaje en automotores

Para este tipo de patrullajes se utilizará un vehículo, cuyo modelo será el otorgado por las autoridades políticas, ministeriales y/o municipales que correspondan, para el uso y trabajo policial. Se realizará el patrullaje en **Unidades Mínimas Operativas (U.M.O)**: un efectivo hará de chofer y el otro de acompañante. El recorrido abarcado con estos vehículos será de mayores dimensiones que los patrullajes realizados a pie y/o bicicleta. Se utilizará equipo de comunicación y en muchos casos se llevará arma larga.

## Uso de balizas y sirenas

Vertidas estas consideraciones, nos enfocaremos en el uso de las **balizas y sirenas**. En este sentido, citaremos la Resolución del Señor Jefe de Policía N° 073916 del 18 de febrero de 1993, dictada en el marco del expediente N° 2137-563. 147/93, cuya normativa establece que las luces de las balizas debido a su formato, estarán divididas por el parlante de la sirena, siendo obligatorio el uso de la baliza posicionada en el lado derecho, como signo que el móvil policial se encuentra en patrullaje, debiendo accionar ambas balizas en conjunto con la sirena al momento de comenzar un seguimiento (persecución).

Por su parte, la [Ley Nacional de Tránsito N° 24.449](#), publicada en el Boletín Oficial con fecha 11 de Noviembre de 1995, regula en su **artículo 61**, dedicado a los Vehículos de Emergencia, lo siguiente:

*Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión de que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver.*

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

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

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

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

*(Artículo sustituido por art. 1° de la Ley N° 27.603 B.O. 18/12/2020)*

En este sentido, **el artículo 32 inciso e** define para los vehículos policiales y de seguridad, balizas de color azul intermitente. Cabe destacar que la normativa en materia de tránsito de la provincia de Buenos Aires, se adhiere a la norma nacional por imperio del **artículo 1° de la Ley N° 13.927**, difundida en el Boletín Oficial del 30 de diciembre de 2008.

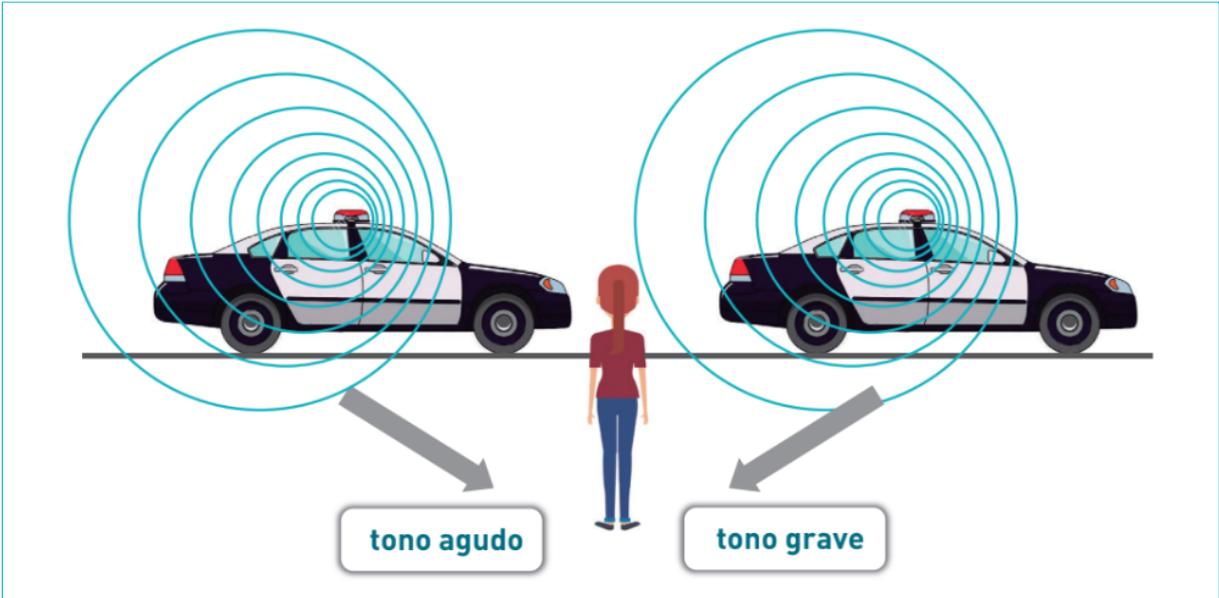
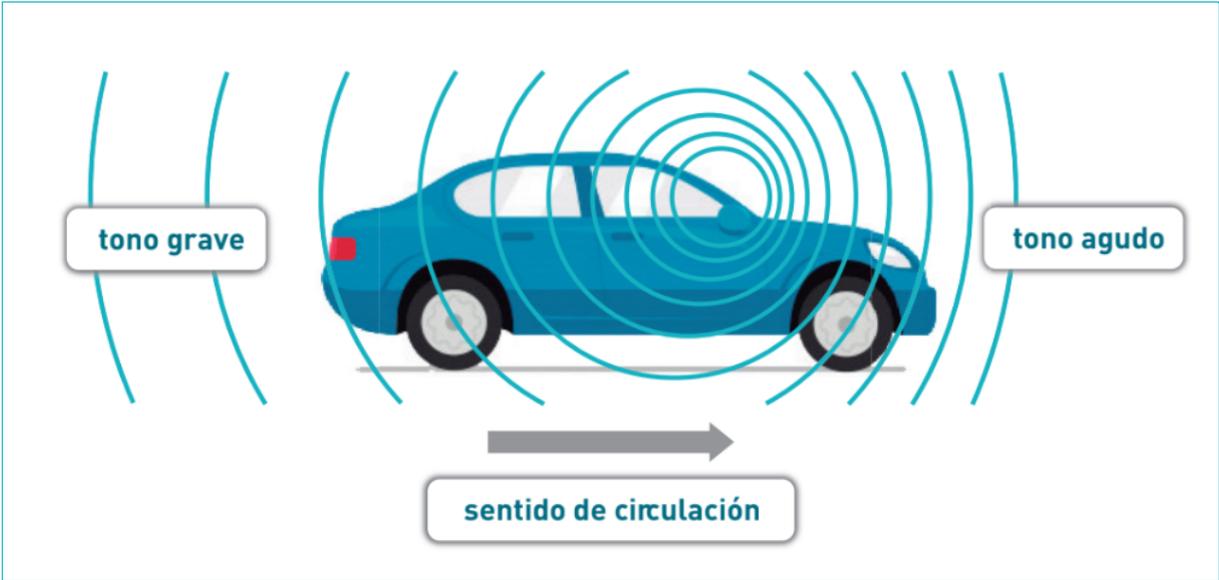
En la actualidad, el denominado barral que conforma la plataforma de base de las balizas, tuvo actualizaciones tecnológicas, que motivan su funcionamiento de manera completa con distintas secuencias de luz. Por ello, durante el patrullaje se utilizan las balizas con una secuencia parcial y baja intensidad.

Con estos antecedentes normativos, ya podemos enumerar dos elementos que obligatoriamente deben implementarse cuando se utiliza un móvil policial en el cumplimiento estricto de la misión específica.

El primero, advertir su presencia de manera visual por medio de **las balizas de color azul**, complementado por el **sonido de la sirena** utilizado de manera moderada, respetando la premisa de no ocasionar un mal mayor que aquel que se intente resolver, cuestión reservada al razonamiento del chofer del vehículo, basado en la evaluación de la situación origen de la emergencia.

## Efecto Doppler

Tengamos presente que el sonido viaja en ondas a través de un material, es decir que el alcance del sonido dependerá del medio por el que se mueven las ondas longitudinales que este emita. Entonces, cuando la fuente de sonido se mueve, el sonido que produce varía en función de su velocidad y del sentido del desplazamiento. Es eso mismo lo que se percibe cuando un vehículo de emergencias se desplaza: en tanto se acerca la sirena se escucha como aguda, y mientras se aleja, el mismo sonido se percibe como más grave. Lo descrito se denomina **efecto Doppler**. El carácter agudo del sonido, se debe a que la transmisión de las ondas sonoras posicionadas al frente del vehículo, están más juntas y pasan por el mismo sitio en menos tiempo; mientras que las ondas sonoras irradiadas por la parte trasera se alargan y pasan en forma diferida por el mismo sitio en la misma cantidad de tiempo, haciendo que el sonido sea mucho más grave.





## HIPERVÍNCULO

### Links de efecto *Doppler*:

- ▶ [https://www.youtube.com/watch?v=rHZ7x2OqssA&ab\\_channel=En1minuto](https://www.youtube.com/watch?v=rHZ7x2OqssA&ab_channel=En1minuto)
- ▶ [https://www.youtube.com/watch?v=qOvVbdwmfXA&ab\\_channel=JorgeHernanArcilaAristizabal](https://www.youtube.com/watch?v=qOvVbdwmfXA&ab_channel=JorgeHernanArcilaAristizabal)
- ▶ [https://www.youtube.com/watch?v=Bi\\_IXkd-rwl&ab\\_channel=JorgeHernanArcilaAristizabal](https://www.youtube.com/watch?v=Bi_IXkd-rwl&ab_channel=JorgeHernanArcilaAristizabal)
- ▶ [https://www.youtube.com/watch?v=aJopRZS5Tk&t=66s&ab\\_channel=JorgeHernanArcilaAristizabal](https://www.youtube.com/watch?v=aJopRZS5Tk&t=66s&ab_channel=JorgeHernanArcilaAristizabal)

Asimismo, se debe tener en cuenta los factores que pueden alterar la propagación del sonido, siendo:

- ▶ Velocidad del viento a favor o en contra.
- ▶ Grado de humedad y densidad atmosférica.
- ▶ Conjunto de características que presente la superficie o el relieve del terreno.
- ▶ Factores accidentales del lugar, edificación, arboledas, agua, etc.
- ▶ Altura y lugar de ubicación.
- ▶ Espectro de ruido.

Tengamos presente que no debemos dar por hecho que la sirena es escuchada, ya que diversos factores influyen negativamente, no solo por la actitud de otros conductores, donde se incluyen los factores reinantes en el interior del habitáculo, como el uso de la radio con el volumen muy alto dentro del vehículo, uso de auriculares (tanto para peatones como conductores); cristales cerrados, etc.

Por otro lado, cuando un vehículo de emergencia aumenta su velocidad, puede producir el efecto de **inserción vehicular**, lo que significa que se proyecta dentro de su propio cono de sirena, **limitándose el poder de advertencia para con el resto de los sujetos**.

Es importante mencionar que se mejora sensiblemente la audición si se hace funcionar en forma **ululante a la sirena, pues el resto de los sujetos perciben mejor la variación de frecuencia grave - agudo - grave, que el tono fijo.**

## En el servicio

Durante el patrullaje, el móvil debe circular respetando las normas de tránsito. Por este motivo deberá circular con luces encendidas, respetando las velocidades máximas permitidas, semáforos y señalización. En caso de avería alguna, deberá dar novedad primero al Oficial de Servicio sobre el estado del móvil, como así también en caso de falla, recalentamiento o problemas con los neumáticos, que le impida continuar en circulación.

También, deberá informar al radio operador sobre el problema de la unidad para que tome conocimiento de que no podrá desplazarse ante algún evento en la zona donde se encuentra recorriendo.

## Instrucciones operativas en recorridas

Las mismas establecen guardar la compostura, vestir uniforme completo y aseado, lucir gorra y no beber o comer mientras se patrulla.

Recomienda estar siempre alerta y no distraerse: el chofer debe controlar adelante y atrás, el acompañante delantero controlar a la derecha y el acompañante trasero controlar a la izquierda.

Se debe circular a escasa velocidad, con baliza derecha encendida. En tanto que cuando se acude a una emergencia se deben encender ambas balizas y hacer sonar la sirena, circular con las ventanillas abiertas, en tanto el equipo de comunicaciones debe hallarse permanentemente encendido.

Al permanecer estacionado debe hallarse el motor apagado, pero con las llaves puestas, y cada quince minutos debe encenderse el motor para evitar que se perjudique la batería por el uso de la radio y la baliza.

El acompañante delantero debe posicionarse pie a tierra junto al patrullero brindando imagen, la puerta de su lado permanecerá abierta para permitirle ingresar rápidamente ante emergencias, manteniéndose a una distancia no superior a los cinco metros, portando el arma larga. El chofer permanecerá en el móvil sentado y atento a las llamadas urgentes y al encendido del motor. **No deben hallarse dos hombres juntos fuera del patrullero porque anula su capacidad de respaldo**, ni tampoco cubrirse con la parte trasera del móvil donde se encuentra el tanque de combustible. Ante permanencias prolongadas se admite que uno por vez ingieran un refrigerio o infusión y coman alimentos rápidos y preparados.

## Las unidades

Cualquier unidad (bicicletas, motocicletas, automóviles y/o cualquier otro rodado) utilizado por la Policía de la Provincia de Buenos Aires para realizar patrullajes, debe estar identificada con los colores reglamentarios y las inscripciones correspondientes.

Además de las armas cortas provistas y tonfas que posea el efectivo, la unidad mínima ideal en servicio deberá estar equipada con una (1) escopeta como mínimo y los efectivos que utilicen la misma deberán tener conocimientos acabados de uso y traslado de la misma, de lo contrario se deberá prescindir del uso de la misma.

El vehículo patrullero debe hallarse siempre en excelentes condiciones de seguridad y tránsito: dotado de sirena, balizas, altavoz, faro portátil y equipo de radio comunicaciones en impecable estado. Asimismo, en lo posible contará con conos de estacionamiento (reflectantes y opcionales a combustibles), botiquín de primeros auxilios, la llave saca ruedas y el criquet provisto y por último tanto el armamento como el equipo complementario deben ser objeto del más severo control y cuidado.



*Los móviles en servicio, deberán circular las 24 horas del día con las balizas encendidas de su barra, así como también las luces de posicionamiento y bajas reglamentarias.*

# Imágenes de móviles policiales





## Unidad 2

### > Equipo de comunicación

U2

## Funcionamiento

El portátil funciona con el PTT o pulsador. Para hablar, luego de encenderlo, hay que presionar el PTT durante el tiempo que dure el mensaje. Para escuchar al corresponsal, hay que soltar el pulsador.

Para que el mensaje se reciba en las mejores condiciones, hay que hablar a un nivel normal, sin gritar, y a entre 10 y 20 centímetros de distancia del micrófono. Cuando la recepción es entrecortada, a veces basta con desplazar el portátil levemente. Para lograr un enlace óptimo hay que mantener el portátil en forma vertical ante el rostro.

Siendo el micrófono muy sensible, cuando la transmisión se efectúe al exterior con un día ventoso, se debe tener la precaución de modular de frente al viento, para que el mismo no produzca al rozar el micrófono un ruido de fondo característico que en algunas oportunidades tapa por completo la modulación.

Así también, cuando por alguna circunstancia se halle el operador en una situación que genere ruido ambiental alto (por ejemplo bullicio de personas, ruidos de automotores, etc.), deberá tener la precaución de modular aislado de tal fuente ruidosa, acercándose más al micrófono, cubriendo el mismo con su cuerpo y modulando en voz más baja para no saturar al mismo.

El portátil deberá ser mantenido con un volumen audible, que conforme a las circunstancias de tiempo y lugar, permite una rápida y clara recepción por parte del operador que lo porta. El mismo, al ser encendido, lo hace en unidad 5 de volumen, es decir en su término medio, pudiendo modificarse aumentando o disminuyendo por unidad, conforme a las necesidades operativas.

Se debe tener también la precaución de que al tomar el portátil, no se obstruya el micrófono.

El efectivo deberá tener siempre presente al momento de utilizar el transceptor, que se encuentra inserto en una **Red de comunicaciones**, la cual es dirigida en todo momento por una cabecera y conforme a pautas de administración y control predeterminadas. En ese sentido para poder operar y hacerlo bien, deberá tener dos habilitaciones.

La primera de tipo técnica, la que le permite preparar el equipo para una determinada operación, y la segunda, es de tipo administrativo, es decir, estar habilitado por la autoridad competente para esa operación.

Así, por ejemplo, los portátiles están habilitados para operar contra el patrullero al cual pertenecen pero no para hacerlo en contra de la red. Si así lo hicieran sin la correspondiente autorización, y teniendo en cuenta que estamos en un sistema identificado, al ser detectados por la consola de supervisión del sector, serán pasible de la sanción que corresponda en orden a la responsabilidad administrativa evidenciada.

Sin perjuicio de ello, todos los portátiles estarán programados para la efectivización de llamada de emergencia, mediante la pulsación de una tecla reservada para tal efecto. Esta posibilidad sólo debe ser utilizada cuando el personal franco o de servicio, se halle en

una situación en la que sea necesaria la intervención policial o la presencia de apoyo; es decir básicamente en situaciones de **emergencia**.

## Identificación por medio del PTT

Cada toma del **PTT** produce el envío de una secuencia de identificación (señal audible). Hay que esperar la finalización de esta secuencia (0,5 segundos) para hablar. Este tiempo utilizado para la identificación es variable, efectuando también y a través del envío de la señal respectiva, la apertura de repetidora que permitirá la comunicación con estaciones a distancia.

Una vez lograda la comunicación, y en la medida en que esta tenga la fluidez necesaria, para mantener la repetidora abierta, el portátil no volverá a identificarse, por lo tanto la señal audible no se escuchará.

Cuando la comunicación, por cualquier causa, se corte el tiempo determinado de duración de la repetidora, es decir que esta se corte, al pulsar nuevamente, el portátil se identificará y emitirá la señal correspondiente para la apertura de la misma.

## Instrucciones para el manejo de equipos portátiles

**Encendido:** Tecla parte superior, la cual tiene tres posiciones: Apagado, encendido sin *squelch*, y encendido con *squelch*. Utilizar normalmente en encendido sin *squelch*. Cuando la recepción se hace dificultosa, operar con *squelch*, esto permitirá aumentar la ganancia de recepción del portátil.

**Selector de canal:** Tecla parte superior, lado derecho: permite seleccionar el canal en el que se va a operar, el cual también se visualiza en el *display* del transceptor. Tiene capacidad para seleccionar 16 canales programados previamente.

**Importante:** No cambiar de canal sin orden o autorización superior.

**Control de volumen:** Al frente, parte superior lado derecho, teclas con signos + y -, suben y bajan volumen, también se visualiza en el *display* dicha operación.

**Potencia del transceptor:** El transceptor opera en una potencia media, pero permite en casos especiales, aumentar su potencia de salida al máximo, manteniendo unos segundos pulsada la tecla **PUI 0** del panel frontal, hasta visualizar un cambio en el *display* del equipo (aparecerá la indicación PUI con un guión, al pasar a la potencia máxima de un guión pasará a 5 guiones). Misma operación cuando se desee volver a la potencia normal.



## PARA PROFUNDIZAR

**NOTA:** En el supuesto caso de apagar el portátil y volver a encenderlo, la potencia de emisión, será automáticamente la normal (potencia media).

**Enlace:** Los portátiles estarán enlazados entre sí y con la base natural o de jurisdicción.

## Carga de la batería

Para preservar la calidad de la batería, se entrega nueva, sin cargar. Al recibir el material, hay que cargar las baterías durante 24 horas. Deben utilizarse exclusivamente los cargadores correspondientes a cada *handy*.

El **cargador** tiene dos señales luminosas, que se activan cuando la batería está ubicada (téngase en cuenta que la batería estará ubicada cuando los contactos metálicos de la batería coinciden con los contactos metálicos del cargador). La señal verde indica que la batería está cargada y lista para ser usada. Se puede mantener de esa forma por un tiempo prolongado sin riesgos.

**La señal roja** indica que la batería se está cargando. Al cabo de 10 a 60 minutos, en función del estado inicial de carga de la batería, la señal verde se prende. Entonces, la batería se encuentra lista para el uso.

Una batería con su carga completa, tiene una duración operativa de aproximadamente 12 horas, dependiendo del uso que se le da mismo (cuando más utilidad se da en transmisión, menos tiempo durará la batería) pudiendo superar las doce horas cuando el portátil esté solamente para recibir.

Se recomienda, para preservar la capacidad de la batería, dejar el portátil encendido una vez cada tres meses hasta que el *display* indique que la batería esté agotada.



## PARA PROFUNDIZAR

**NOTA:** mientras el cargador funcione, la temperatura puede alcanzar entre 40 a 45 grados centígrados. En el caso de una temperatura excesiva hay que retirar la batería y comunicar al técnico.

El portátil puede ser colocado completo en carga, e incluso encendido en función de recepción únicamente, no pudiendo bajo ningún concepto y/o circunstancia pulsar el mismo en esa posición, si así lo hiciera el mismo sufrirá un deterioro.

## Puesta en servicio

Colocar el conmutador de encendido en la primera posición. Las señales luminosas se activan, se produce un sonido agudo y aparecen rápidamente los caracteres **ID**, seguidos del número individual del portátil, el cual ya se encuentra en estado operativo.

Si un sonido grave suena cuando aparece **ERRORBAT** en el *display* significa que la batería está descargada.

Si un sonido agudo seguido de uno grave suenan cuando aparecen **ERRORPRG** en el *display*, significa que el selector de canales está mal posicionado, hay que consultar la lista de personalización y seleccionar una capa activa.

## Selección de la capa o canal

Colocar el selector de canales en alguna de estas posiciones de 1 a 16. La selección de una capa inactiva va seguida de un sonido grave y de la inscripción.

**ERRORPRG**. Hay que consultar la personalización y seleccionar una capa activa. La selección de la capa 1, va acompañada de un sonido agudo.

## Mantenimiento y cuidados

Bajo ninguna circunstancia se debe quitar la antena del portátil, si ello fuere necesario antes de proceder a quitarla se deberá apagar el transceptor, igual operación cuando se efectúe un cambio de batería. Asimismo no deberá pulsarse el equipo sin su antena.

Deben evitarse las caídas accidentales y protegerlo de cualquier tipo de golpes lo que dañaría sus componentes internos, debe tenerse especial interés en el cuidado del *display*, el que por su conformación, se presenta como una superficie susceptible de sufrir deterioros con facilidad, ya sea por golpes, ralladuras, escrituras, exposición solar prolongada, etc.

Como todo equipo electrónico se debe evitar su contacto con el agua, arena o cualquier otro elemento líquido o sólido que pudiera dañarlo.

# Partes de un equipo de comunicación

### ■ Controles del radio

### ■ Encendido/apagado del radio

- **Encendido:** gire la perilla de **Encendido/ Apagado/Volumen** hacia la derecha.
- **Apagado:** gire la perilla de **Encendido/ Apagado/Volumen** hacia la izquierda.

### ■ Zonas y canales

- **Zona:** mueva el interruptor de **Zona** hasta la zona deseada.
- **Canal:** mueva el interruptor de **Canal** hasta el canal deseado.

*\* El temporizador de pulsación del botón de emergencia está definido por defecto en 1 segundo. Este temporizador se puede programar, consulte la página 67 en la guía del usuario para obtener más detalles.*

*Para salir del modo de emergencia en cualquier momento, mantenga oprimido el botón de **Emergencia**.*

### ■ Recepción y transmisión

- 1 Seleccione una zona o un canal.
- 2 Detecte una transmisión.
  - Mantenga presionado el botón de **Ajuste de volumen**.
  - Presione el botón de **Monitor** y escuche si hay actividad.
- 3 Si es necesario, ajuste el volumen.



# Equipo de comunicación



# Instrucciones para la operación de un equipo móvil

## Encendido

Para encender el equipo se debe pulsar la tecla  *display* muestra el número de móvil y a continuación muestra el último canal seleccionado.

---

## Selección de canal

Se debe pulsar la tecla  hasta obtener en el display el número de canal dúplex requerido. El *display* muestra, por ejemplo DUPL 3 \*, ➡  
luego se debe presionar la tecla  para validar el canal.

---

## Procedimiento de llamada

Si la repetidora se encuentra abierta, **el LED VERDE RX**, está encendido. Mientras esto ocurra no es necesario pulsar la tecla de **LLAMADA SELECTIVA**, solo se debe pulsar el micrófono. Si la repetidora está cerrada, para iniciar una conversación ➡

se debe pulsar la tecla  y luego comunicarse con el micrófono. En ambos casos el número de móvil es enviado hacia la estación base y a la Consola de operaciones.

---

## Control de volumen

Para aumentar o disminuir el volumen presionar la tecla  hasta lograr el nivel requerido.

---

## Squelch

Si la conversación se escucha entrecortada se debe pulsar  para silenciar el equipo se debe pulsar nuevamente esa tecla.

Para **recepción de llamada selectiva**: Si la estación base o la consola de operaciones envía un llamado se escucha un tono agudo por unos segundos y el *display* muestra las letras AP.

---

## Recomendaciones

Sin perjuicio de las observaciones efectuadas para los equipos portátiles, las que son aplicables a los equipos móviles y bases, se deberán observar las siguientes: al ingresar al vehículo se debe tener la precaución de hacerlo sin golpear el equipo que generalmente se halla instalado debajo de la guantera, como así no enganchar el cable del micrófono, ni extenderlo demasiado en virtud que puede llegar a deteriorarse.

Se recomienda tener cuidado de no derramar líquidos producto de infusiones, y cuando se efectúe la limpieza del móvil, es recomendable cubrir el equipo a fin de evitar se ensucie con polvo.

La limpieza del equipo debe limitarse a una repasada por su frente con una franela limpia y seca, sin el empleo de ningún líquido limpiador (solventes, alcohol, etc.) quitando la tierra superficial.

En el supuesto caso de detectar cables sueltos o deteriorados, sean de alimentación de la batería o antena, de inmediato deberá poner en conocimiento al personal técnico de la radio estación respectiva, evitando manipular los mismos. Cuando el móvil efectúe servicios de parada fija, es recomendable marchar el motor en intervalos moderados a fin de mantener con carga óptima la batería del vehículo.

## Piezas y controles del radio cabezal de control y micrófono

## ■ Piezas y controles del radio

### ▣ Cabezal de control y micrófono O7



\* Estos botones y los controles son programables.

\*\* El hardware del radio está preparado para Bluetooth.

Comuníquese con el distribuidor o el administrador del sistema para obtener más información acerca de las funciones compatibles

## Sistema de Localización Automática Vehicular (AVL)

Los móviles policiales se encuentran equipados con un dispositivo de **Localización Automática Vehicular (AVL)**, el cual está conformado básicamente por un componente electrónico y un sistema de antenas que permiten el monitoreo de las unidades móviles sobre mapas digitales desde una computadora, ello con el objeto de conocer su desplazamiento y ubicación geográfica en tiempo real.

Para efectivizar dicho monitoreo se han emplazado terminales en los **Centros de Despacho y Jefaturas Distritales** que poseen cobertura del sistema de AVL, siendo las mismas auditadas desde el Ministerio de Seguridad.

Para realizarlo, utiliza el **Sistema de Posicionamiento Global (GPS)** y, a través de un conjunto de antenas se transmiten los datos de ubicación del móvil. Mediante la red de microondas del SIC (Sistema Integral de Comunicaciones), la señal llega a cada terminal de AVL. El **Sistemas de Localización Automática** presenta las siguientes prestaciones:

- ▶ Generación de alarmas desde el vehículo ante situaciones de emergencia (**botón de pánico**).
- ▶ Disponer de los vehículos mejor ubicados para atender una emergencia.
- ▶ Minimizar la cantidad de vehículos que se asignan a un hecho.
- ▶ Verificar que los móviles se encuentren en los lugares o recorridos asignados.
- ▶ Registro histórico de posiciones en la terminal (archivos LOG), generados por el sistema, donde quedan registrados los movimientos del móvil. Las reproducciones históricas se pueden realizar bajo dos modalidades: **por zona** o en forma **instantánea**.

## Equipamiento de AVL en el Móvil (en primera instancia)



# Botón de Pánico



## El vehículo y el localizador



Si el móvil fue comunicado **radiado** al área Logística, es razonable y justificada la ausencia de reportes en el sistema de AVL, lo cual es de esperar que se restablezca simultáneamente cuando se informe su entrada en **servicio**.

Para ello, resulta fundamental el protagonismo del personal policial en el cuidado y mantenimiento del sistema de localización.

En síntesis, si en un móvil que se encuentra en **servicio** no se obtienen reportes de su posición, es de suponer que existe una falla en el dispositivo de AVL, por consiguiente el patrullero será convocado para su revisión.

La instalación, desinstalación y la reparación y/o mantenimiento del localizador, y demás componentes (botón de alarma y cables de conexión) solamente podrá ser realizado por personal técnico debidamente acreditado y autorizado para ello, quedando prohibido la remoción parcial o total de sus componentes, debiendo cerciorarse que en los servicios o talleres mecánicos se puedan producir daños al momento de su intervención.

Es recomendable efectuar un adecuado mantenimiento del sistema eléctrico del automóvil, aislando cables sueltos, verificando periódicamente el estado de la batería.

Los rodillos de los lavaderos automáticos ejercen presión sobre los dispositivos externos de antenas, produciendo torceduras o roturas en los mismos, debiendo en consecuencia evitarse el ingreso de los patrulleros a este tipo de máquinas.

## Unidad 3

### > Comunicaciones policiales

U3

Las comunicaciones requieren, para su funcionamiento, una minuciosa organización, independientemente del ámbito en que se desarrollen, dicha organización debe responder a las necesidades del usuario, es decir que debe ajustarse a los requerimientos, disponibilidad y mecanismos propios de la entidad.

El ordenamiento también tiene que estar acorde a condiciones físicas geográficas, densidad demográfica, a fin de garantizar el éxito. En la actualidad todas las redes de comunicaciones están atravesando un esperado y significativo cambio, ya que los avances en la materia han provocado una aceleración significativa en beneficio de la humanidad.

Viejos y obsoletos sistemas están siendo reemplazados por redes informáticas, la revolucionaria fibra óptica sustituye óptimamente a los entretejidos de cables utilizados en telefonía.

En lo que respecta a la Policía y sus comunicaciones, la fuerza no está exenta de estas consideraciones. En lo referente a su ordenamiento y organización, posee una red que enlaza a toda la provincia, la cual ha sido modificada y reemplazada para alcanzar los niveles de seguridad, confiabilidad y eficacia deseables y comparables a los mejores en su tipo en orden mundial.

La red policial actual, para su funcionamiento está conformada por una cabecera, la **Sección Radio central (SRC)**, y sus corresponsales, las **Radio estaciones**.

Físicamente la Radio Central está ubicada en el Ministerio de Seguridad en la ciudad de La Plata y las **18 Radio estaciones**, se encuentran emplazadas en las respectivas Estaciones de Policía, distribuidas en toda la provincia.

A su vez estas últimas poseen su propia Red, llamada **Red de Comisarías y Dependencias Descentralizadas**, es decir, están enlazadas con la totalidad de dependencias que componen su jurisdicción.

Los sistemas con los cuales se efectúan las **comunicaciones policiales**, son varios, respondiendo ello a la necesidad de lograr un enlace efectivo en toda la provincia, cubriendo diversas distancias, contando en cada caso con sistemas alternativos para garantizar la comunicación, aún en situaciones críticas. En tal sentido se cuentan con medios radiales, telefónicos e informáticos.

## Clasificación

Una categorización a emplear respecto de las **comunicaciones policiales**, es la que las clasifica en tres géneros: administrativas, judiciales y operativas.

### Comunicaciones administrativas

Son todas aquellas que hacen al desenvolvimiento y organización de la Policía de la Provincia de Buenos Aires en cuanto a personal y medios, para el cumplimiento de las misiones propias. Estas se caracterizan por ser en principio recibidas y transmitidas en

forma escrita y a través de radiogramas formales, requiriendo –salvo indicación expresa en contrario- el trámite de diligenciamiento simple.

## Comunicaciones judiciales

Son aquellas que resultan de la actuación de la Policía de la Provincia de Buenos Aires como auxiliar de justicia, en las funciones de instrucción de sumarios tanto penales como contravencionales, como en los distintos requerimientos efectuados por el Poder Judicial provincial y/o de otra jurisdicción a través de los canales competentes para ello.

Se caracterizan por ser escritas, salvo excepciones, y efectuarse a través de radiogramas, debiendo imprimirse en cada caso el trámite de diligenciamiento: simple, urgente o recomendados.

## Comunicaciones operativas

Son las resultantes del cumplimiento de la función de prevención y represión de delitos y contravenciones o de cualquier otra que se genere en el cumplimiento de su misión primordial: el mantenimiento del orden y la paz social.

Se caracterizan, en general, por ser verbales y de trámite inmediato.

## Código “Q” | Abreviaturas más usuales

Según la página **Código Q - Barón Argentina**, «los primeros **códigos Q** fueron creados hacia 1909 por el gobierno británico como una lista de abreviaturas (...) preparada para el uso de barcos británicos y estaciones costeras autorizadas por las autoridades» (Baron, 2022).

**El Código Q** tuvo una inmediata aceptación por facilitar las comunicaciones, ya que permitía la comprensión entre operadores de barcos de distintas nacionalidades, que, naturalmente, hablaban idiomas diferentes.

Como en esa época se usaba el Código Morse, era mucho más simple y rápido para los radiotelegrafistas transmitir tres letras que todo un mensaje. Luego, al estar tan arraigado el significado, se continuó utilizando en la radiotelefonía. Treinta y cinco códigos aparecieron en la primera lista de abreviaturas para ser usado en comunicaciones por radio, las cuales fueron incluidas en la Tercera Convención Internacional de Radiotelegrafía. Esta conferencia tuvo lugar en Londres y fue firmada el 5 de julio de 1912. Entró en vigor el 1 de julio de 1913. (Wikipedia, 2021)

## Ventajas

- ▶ **Rapidez en las transmisiones:** las preguntas más usuales se redujeron a unas pocas letras.
- ▶ **Barrera del idioma saldada:** el mismo código era comprendido por todos los operadores independientemente de su lengua natal.
- ▶ **Mejora de la seguridad:** la semántica era clara y precisa.

A continuación se detallan las siglas del Código Q de utilización más frecuente en esta policía:

Clave	Pregunta	Respuesta o Aviso
Q.R.K.	Son legibles mis señales	Sus señales son: 1. Ilegibles 2. Poco legibles 3. Difícilmente legibles 4. Legibles fácilmente 5. Perfectamente legibles
Q.R.L.	Está usted ocupado	Estoy ocupado
Q.R.M.	Sufre interferencias	Sufro interferencias
Q.R.T.	Debo cesar transmisión	Cese la transmisión
Q.R.U.	Tiene algo para mi	No tengo nada para usted
Q.R.V.	Está preparado	Estoy preparado
Q.R.X.	Cuando volverá a llamarme	Lo llamaré a las...
Q.S.A.	Potencia de mi señal	Su potencia es: 1. Apenas perceptible. 2. Débil. 3. Medianamente adecuada. 4. Adecuada. 5. Excelente.
Q.S.L.	Puede darme acuso de recibo	Le doy acuse de recibo
Q.S.O.	Intercomuníquese con...	Le intercomunico con...
Q.S.P.	Puede retransmitir a...	Retrasnmitiré a...
Q.T.A.	Debo anular la orden	Anule la orden
Q.T.C.	Cuánto tráfico tiene para mi	Tengo... radiogramas
Q.T.H.	Cual es su posición	Mi posición es...
Q.T.R.	Que hora tiene exactamente	La hora exacta es...
Q.R.J.	Mi señal es ilegible	Su señal es ilegible
Q.R.A.	Como se llama su estación	Mi estación se llama...
Q.S.Y.	Debo cambiar de frecuencia	Pase a frecuencia...
Q.A.P.	Debo aguardar su transmisión	Espere transmisión en...
Q.A.M.	Cual es el estado meteorológico	El estado meteorológico es...

Sigla Q.L.Q. Refiere a una SITUACIÓN DE EMERGENCIA, su transmisión es prioritaria sobre el resto de las comunicaciones.

## Código de deletreo

La rapidez de la comunicación, con interpretación perfecta depende de la habilidad de las y los operadores (emisor/a y receptor/a). Se debe aprender a hablar (modular) con una velocidad y pronunciación que permitan la óptima comprensión del texto.

No obstante la similitud del sonido de muchas letras, números, nombres propios, apellidos inusuales o extranjeros, marcas comerciales y palabras que se prestan a confusión, hacen necesario el deletreo.

Existen diversos códigos de deletreo. En nuestra Policía se ha generalizado el uso de uno de ellos, que está compuesto en su mayoría por nombres propios femeninos. Existe asimismo uno de carácter internacional. Ambos deberán ser conocidos por las y los funcionarios policiales. A continuación se transcriben los códigos de deletreo policial e internacional:

Código Fonético de Nombres Femeninos			
A	Alicia	R	Rosa
B	Beatriz	S	Sara
C	Carolina	T	Teresa
D	Dorotea	U	Úrsula
E	Eva	V	Venezuela
F	Francisca	W	Washington
G	Guillermina	X	Xilofón
H	Hombre	Y	Yolanda
I	Inés	Z	Zapato
J	Julia	1	Primero
K	Kilo	2	Segundo
L	Lucía	3	Tercero
LL	Doble Lucía	4	Cuarto
M	María	5	Quinto
N	Natalia	6	Sexto
Ñ	Ñandú	7	Séptimo
O	Ofelia	8	Octavo
P	Petrona	9	Noveno
Q	Quintana	0	Nada/Cero de Nada

## Estaciones de radio

Es la unidad operativa de la red de comunicaciones policiales. Las mismas pueden clasificarse en cuatro categorías:

- ▶ **Radio Central:** Es la estación principal, única, ubicada en el Ministerio de Seguridad de la Plata.
- ▶ **Radioestación de UU.RR.:** Es la estación dedicada al servicio de las comunicaciones de cada Unidad Regional.
- ▶ **Estación Subcentral:** Es una emisora subordinada a una Radio estación de Unidad Regional, funcionando como cabecera de un sector de la citada Unidad Regional.
- ▶ **Estación Terminal:** Es la que se encuentra en cada una de las dependencias policiales: Comisarías, Sub Comisarías, Destacamentos, etc. y que no funcionan como subcentral.

Las radio estaciones en su conjunto conforman una **red dirigida de comunicaciones**. Se denomina **red** al conjunto de enlaces entre emisoras de una jurisdicción, por analogía con el dibujo que forman sobre un mapa las comunicaciones radio eléctricas representada por líneas rectas, trazadas entre los puntos de ubicación de las respectivas antenas.

Se llama **red dirigida**, al conjunto de estaciones integrantes de una red en la cual una de ellas actúa de cabecera.

Se llama **cabecera**, a la estación que centraliza y dirige el tráfico radioeléctrico de una red. A este fin, la cabecera tiene superioridad con respecto a las emisoras integrantes y su operador de turno tiene superioridad por servicio (**artículos 123 y 124 inciso a, Decreto 1675, 1980**).

## Comunicación de las novedades

La o el efectivo tendrá en cuenta los siguientes puntos:

- Se deberá **indefectiblemente** solicitar el permiso respectivo para el uso del canal antes de irradiar cualquier novedad, efectuando con anterioridad una **escucha previa**, observando si el mismo se encuentra ocupado con otro usuario, evitando de esta manera los vicios de **sobre modulación** e interferencias.
- Deberá proporcionar con claridad la descripción del lugar del hecho, calle, número, ruta, o referencia visible cuando no se cuente con los elementos antedichos. **Sólo se repetirá** ante la requisitoria del receptor, por consiguiente se procurará transmitir estos datos de una sola vez, apelando para ello a la obtención de las mínimas referencias necesarias antes de irradiarlas.
- **Brindará una breve síntesis de lo ocurrido, limitándose solamente al hecho en cuestión.** Por ejemplo: enfrentamiento, personal herido, incendio, accidente, robo, homicidio etcétera, obviando los detalles menores que no sean de vital importancia. Para ello la o el informante apelará al sentido común para brindar una lacónica

síntesis que represente la totalidad del hecho en su magnitud, sin caer en reiteraciones o situaciones obvias. Asimismo deberá recopilar los datos que permitan una posterior ampliación de la información, o enumerar algún detalle de importancia para una más efectiva intervención de los medios.

- Obligatoria y estrictamente se deberá utilizar el lenguaje radioeléctrico ajustándose a las reglamentaciones vigentes (**Código Q, Código de deletreo**). El uso correcto de los mencionados códigos evitará la descripción de los hechos en el lenguaje común, y por ende, una mala administración y coordinación del espacio radioeléctrico.
- Las y los Jefes de Dependencia, Oficiales de Servicio o personal a cargo, evitarán utilizar las frecuencias operativas para la organización de los servicios u operativos, debiendo planificar y organizar los mismos (puestos de ubicación, consignas particulares, relevos, etc.) con la antelación necesaria, siendo claros con los objetivos y directivas impartidas.

## Carácter y prioridad de las comunicaciones

La prioridad de una comunicación está determinada por su carácter, es decir que ante la presencia de una novedad de carácter urgente, la misma será prioritaria por sobre el resto de las comunicaciones.

Debe entenderse por prioritarias aquellas novedades que por su contenido, circunstancias de índole determinen una situación de extrema gravedad a criterio del **operador o la operadora**.

El carácter de los contenidos de las comunicaciones que se cursen, deberá ser de índole estrictamente operativo, observándose su laconismo, claridad y síntesis necesaria para construir un mensaje comprensible y dar cabida a una rápida acción por parte de los medios intervinientes.

## Sistema de cuadrículas

A partir del reclamo de vecinas y vecinos y con difusión de determinados medios de comunicación, se evidenció que a la luz de la problemática de seguridad, surge la necesidad de una mejor calidad de vida, propiciada en parte, por una más equitativa gestión de la seguridad pública. Ello entonces, se ha convertido en uno de los paradigmas más significativos de esta última década en nuestro país.

Es en este marco que nace el **Plan Director de Seguridad**, diseñado por el Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires e implementado por la Jefatura Departamental La Plata a partir de las necesidades propias de la región desde el 15 de noviembre de 2003.

Con posterioridad, y ante el buen desempeño de este sistema fue ampliándose su radio de acción, llegando de esta manera a todos los rincones de la Provincia de Buenos Aires.

En la práctica, en el aspecto meramente operativo, este plan de seguridad funciona a partir de la **división sectorizada de patrullaje y de la coordinación entre las unidades y los grupos de prevención**. Es decir, las jurisdicciones se dividen en un número determinado de sectores denominados **cuadrículas**, las que son recorridas durante las 24 horas del día, al menos por un patrullero, los que se conectan entre sí por intermedio de un sistema de radio.

En un principio, este sistema -al menos dentro de la Jefatura Departamental La Plata- fue compartido con el sistema radial utilizado por los taxis, de manera tal que ante una urgencia en la vía pública, un asalto o ante la sospecha de un delito, los taxis habilitados podían comunicarse con la policía y solicitar ayuda.

En este sentido, se intentó optimizar la cantidad de recursos logísticos con los que se contaba, asignado de manera fija un vehículo patrullero a un determinado sector de la jurisdicción de la comisaría, vinculando el tamaño de dicho sector nos sólo a una cuestión de logística, sino también a las características económicas y sociales del lugar.

De esta manera, las zonas céntricas poseen en general cuadrículas más acotadas y una mayor distribución de móviles y efectivos, en orden al caudal monetario y de personas que moviliza en todo momento de la semana.

## Pautas de operatividad de la Capa de Tránsito

Se denomina **Capa de Tránsito**, a la frecuencia o canal radioeléctrico del Sistema Integral de Comunicaciones (S.I.C.) de uso general y características técnicas especiales, destinado a las **comunicaciones de índole estrictamente operativas**, dentro del área comprendida por el conurbano bonaerense.

### Objetivos

Uno de los objetivos de la **Capa de Tránsito** es el de posibilitar que un efectivo policial que se encuentre fuera de los límites territoriales de su dependencia, pueda comunicarse en forma directa con la misma o viceversa.

Es decir, cuando la o el efectivo se halla en **tránsito** dentro del área de cobertura del conurbano bonaerense, podrá establecer comunicación efectiva con su base o cualquier otra dependencia que se encuentre dentro del área descrita.

El servicio que brinda esta capa operativa es de carácter **auxiliar y complementario**, por lo tanto deberá observarse estrictamente el objetivo de la misma.

Considerando la versatilidad de la **Capa de Tránsito** y su área de cobertura, la misma resulta de suma utilidad para la divulgación en tiempo real de todo ilícito que se produzca en

jurisdicción de las Policías Departamentales comprendidas, máxime cuando los hechos delictivos involucran a más de una jurisdicción.

En consecuencia, los **partes de alerta** que se irradian por esta frecuencia operativa tienen por objeto poner en conocimiento en forma inmediata de la comisión de un delito, a un importante número de dependencias y efectivos en servicio.

## Administración de la capa operativa

La administración y control de la citada frecuencia está a cargo de una o un oficial con funciones sobre la consola de supervisión general de la División Centro de Despacho y Emergencias Radio Central.

En tal sentido, las y los interesados en mantener una comunicación radioeléctrica deberán **indefectiblemente** solicitar el permiso de operación del canal respectivo a la División Centro de Despacho y Emergencias Radio Central (**señal distintiva AYB 2**).

Asimismo, y a los efectos de dirimir responsabilidades cuando ello fuere necesario, se efectúa un registro de grabación permanente de la misma.

## Unidad 4

> Marco normativo

# U4

La Provincia de Buenos Aires, a través de la [Ley N° 13.927](#), se adhiere a las **leyes nacionales de tránsito N° 24.449 y 26.363**. La citada norma de tránsito fue sancionada el 10 de Agosto de 2008 y entró en vigencia a partir del 1 de Enero de 2009.

La [Ley N° 13.927](#), no es solamente una ley de adhesión, sino que, además es la normativa de tránsito y transporte provincial y se encuentra reglamentada a través del Decreto N° 532/2009.

Revisemos sus primeros artículos:

*ARTÍCULO 1.- ADHESION. La Provincia de Buenos Aires adhiere, en cuanto no se opongan a las disposiciones de la presente, a las Leyes Nacionales 24.449 y 26.363, que como anexos se acompañan.*

*ARTÍCULO 2.- COMPETENCIA. Se declaran autoridades de aplicación y comprobación de la presente norma, sin perjuicio de las asignaciones de competencia que el Poder Ejecutivo efectúe en la Reglamentación, a la Policía de Seguridad Vial en el ámbito de su competencia y a las Policías de Seguridad de la Provincia en los casos de flagrancia, o en los casos en que se le requiera su colaboración, a la Dirección de Vialidad, a la Dirección Provincial del Transporte, al Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno y a las Municipalidades. El Ministerio de Salud, a través de la dependencia que designe, podrá intervenir en los casos de control de conducción bajo los efectos de alcoholemia y/o estupefacientes.*

*En lo referente a las funciones de prevención y control de tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional sometidos a jurisdicción provincial, la Provincia de Buenos Aires, podrá celebrar convenios de colaboración con Gendarmería Nacional, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y/o cualquier otro organismo nacional, no pudiendo interferir los mismos en la competencia provincial en esa materia, en virtud de tratarse de una facultad no delegada al Gobierno Federal.*

Lo citado antes refiere a los Artículos 1 y 2 de la Ley 13.927 promulgada y publicada en el año 2008.

La [Ley Nacional de Tránsito N° 24.449](#) y sus normas modificatorias y reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la misma. También regulan las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las condiciones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito, quedando excluidos los ferrocarriles.

La mencionada ley fue sancionada el 23 de diciembre de 1994 y promulgada parcialmente el 6 de febrero de 1995. Su [Decreto Reglamentario N° 779](#), por su parte, fue dictado el 20 de noviembre de 1995.

Esta normativa requiere la adhesión de los distintos gobiernos provinciales. Sin perjuicio de las reservas que se hubiesen realizado al respecto, la normativa posee toda

su vigencia para que sus indicaciones sean de carácter obligatorio y, en consecuencia, exigibles por las fuerzas de seguridad competentes.

La competencia está establecida en el **artículo 2 de la Ley 24.449**, indicando que *«son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en la ley los organismos nacionales, provinciales y municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones»*. Es decir, aquellos organismos que las normas locales indiquen al efecto.

Asimismo, establece en su segundo párrafo que *«el Poder Ejecutivo Nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen»* y asigna las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional, estableciendo que, a tal efecto, se deberán suscribir con los alcances determinados en las siguientes normativas:

- [Convenio Federal en Materia de Tránsito y Seguridad Vial](#),
- Artículo 2 del [Decreto N° 516/07](#)
- [Decreto N° 779/95](#)

Además, se deberán respetar los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de la gendarmería exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluyendo los corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios.

Por su parte, a fin de propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones para lograr la mayor eficacia en el logro de los objetivos de la ley, crea el **Consejo Federal de Seguridad Vial** y lo conforma con representantes de todas las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y del Poder Ejecutivo Nacional.

En representación del Gobierno Nacional actúan la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial.

La [Ley N° 26.363](#) crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, *«organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado, la que tendrá como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales»*, según lo enuncia el artículo 1.

## Sistema Nacional de Seguridad Vial

El [Decreto N° 779](#) de fecha 20 de noviembre de 1995 y publicado en el Boletín Oficial el 23 de agosto de 2008, reglamenta la [Ley Nacional de Tránsito 24.449](#), y en su contenido nombra al **Sistema Nacional de Seguridad Vial**, que está integrado por el Consejo Federal de

Seguridad Vial, la Comisión Nacional de Tránsito y la Seguridad Vial, y por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cuya finalidad es coordinar sus cometidos con el objeto de implementar las políticas estratégicas de seguridad vial de manera organizada, consensuada y armonizada.

## Composición

- ▶ Consejo Federal de Seguridad Vial
- ▶ Comisión Nacional de Tránsito y la Seguridad Vial
- ▶ Agencia Nacional de Seguridad Vial

## Consejo Federal de Seguridad Vial

Como su norma de creación lo indica, es un organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina. Y está integrado por distintos representantes, entre los que se destaca, un funcionario del más alto rango en la materia del gobierno ejecutivo de la provincia de Buenos Aires, integrante del Consejo Provincial de Seguridad Vial.

Artículos 21, 22 y 23 de la Ley 23.363.

*Modifícase el artículo 6° de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:*

*Artículo 6°: CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina. Estará integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo nacional.*

*Los representantes deberán ser los funcionarios de más alto rango en la materia de sus respectivas jurisdicciones con jerarquía no inferior al tercer nivel jerárquico institucional del Poder Ejecutivo de su jurisdicción. También participarán con voz y voto, DOS (2) representantes por cada una de las comisiones pertinentes de las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores de la Nación; uno por la mayoría y otro por la primera minoría.*

*El Consejo Federal de Seguridad Vial tendrá su sede en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y recibirá apoyo para su funcionamiento administrativo y técnico.*

*ARTICULO 22. — Deróganse los incisos e) y f) del artículo 7° de la Ley 24.449.*

*ARTICULO 23. — Modifícase el artículo 8° de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:*

*Artículo 8°: REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO. Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito (Re.N.A.T.), el que dependerá y funcionará en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en los términos que establezca la reglamentación de la presente ley, el cual registrará los datos de los presuntos infractores, de los prófugos o rebeldes, de los inhabilitados, de las sanciones firmes impuestas y demás información útil a los fines de la presente ley que determine la reglamentación.*

*A tal fin, las autoridades competentes deberán comunicar de inmediato los referidos datos a este organismo.*

*Este registro deberá ser consultado previo a cada trámite de otorgamiento o renovación de Licencia Nacional de Conducir, para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia y/o para todo otro trámite que exija la reglamentación.*

*Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interjurisdiccional que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado.*

**Artículo 21. Anexo Decreto 1716/2008 Reglamentación de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Nacional 26.363:**

*El CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, funcionará conforme lo establecido por el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que como Anexo VIII forma parte integrante del presente decreto y sustituye el Anexo I del Decreto N° 779/1995. La representación del Honorable Congreso de la Nación ante el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL la poseerán DOS (2) diputados y DOS (2) senadores designados, UNO (1) por la mayoría y otro por la primera minoría, en cada caso, entre los integrantes de las comisiones permanentes que posean mayor competencia en materia de tránsito y seguridad vial.*

## Función

Implementar las políticas estratégicas de seguridad vial de manera organizada, consensuada y armonizada

## Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial

Este organismo funciona en el ámbito de la **Subsecretaría de Transporte Automotor** de la **Secretaría de Transporte** del **Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios**, quién la presidirá y tendrá bajo su órbita de responsabilidad la coordinación en jurisdicción nacional en lo relativo al tránsito de los vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional; quedando facultada para ejercer las siguientes funciones:

- Por Ley 24.449 se ocupa de fiscalizar la aplicación de dicha ley y sus resultados.
- Es organismo de coordinación en jurisdicción nacional en el tránsito de vehículos afectados al transporte de pasajeros y de cargas de carácter interjurisdiccional, con competencia para representar al Gobierno Nacional ante el Consejo Federal de Seguridad Vial.

## Agencia Nacional de Seguridad Vial



Repasaremos a continuación algunos artículos de la [Ley 26.363](#) de 2008, mediante la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

*ARTÍCULO 1° — Créase la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado, la que tendrá como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.*

*ARTÍCULO 2° — La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá su domicilio en la Capital de la República y podrá constituir delegaciones en el interior del país que dependerán en forma directa de la misma.*

*ARTÍCULO 3° — La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales previstas en la normativa vigente en la materia.*

*ARTÍCULO 4°-Serán funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:*

- a) Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional;*
- b) Propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial;*
- c) Proponer modificaciones tendientes a la armonización de la normativa vigente en las distintas jurisdicciones del país;*
- d) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales;.*
- e) Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional, y entender en las demás competencias de habilitación que le fueran otorgadas por vía reglamentaria para la circulación automotriz en la República Argentina.*
- f) Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de las mismas;*
- g) Colaborará con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las provincias y de*

*la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial;*

*h) Diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir, conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento establecidos en la presente ley y su reglamentación;*

*i) Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y representar, con la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, al Estado nacional en el Consejo Federal de Seguridad Vial; j) Entender en el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir;*

*k) Entender en el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito;*

*l) Entender en el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial;*

*m) Crear un modelo único de acta de infracción, disponiendo los procedimientos de emisión, entrega, carga y digitalización así como el seguimiento de las mismas hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario;*

*n) Coordinar con las autoridades competentes de todas las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos;*

*ñ) Autorizar la colocación en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y el uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación; siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia y de conformidad con las Leyes 19.511 y 25.650;*

*o) Coordinar el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas conforme lo determine la reglamentación, para lo cual las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para su efectivización;*

*p) Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial;*

*q) Coordinar la emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir, la transferencia de vehículos, con los organismos que otorguen la referida documentación;*

r) *Coordinar con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y los organismos nacionales con competencia en la materia, la formulación de un sistema de control de jornada y descanso laboral, su implementación y fiscalización. Tendrá por objeto registrar por medios comprobables el cumplimiento de la jornada laboral, de las horas de efectiva conducción y del descanso mínimo previsto por la reglamentación por parte de los conductores de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional;*

s) *Elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar un programa anual de control efectivo del tránsito para el eficaz cumplimiento de la presente ley, encontrándose facultada a consultar, requerir la asistencia, colaboración y opinión de organismos relacionados con la materia. El mismo deberá ser informado anualmente al Honorable Congreso de la Nación, tanto de su contenido como de los resultados obtenidos en su ejecución;*

t) *Diseñar e implementar un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial;*

u) *Realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial, a crearse conforme el artículo 18 de la presente ley;*

v) *Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de los vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que establezca la reglamentación;*

w) *Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial;*

x) *Elaborar campañas de concientización en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, en la elaboración de campañas de educación vial destinadas a la prevención de siniestros viales;*

y) *Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad, nacional y/o internacional, a los efectos de realizar programas de investigación y capacitación de personal en materia de seguridad vial; y fomentar la creación de carreras vinculadas a la materia de la presente ley.*

z) *Ejercer acciones de constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas, autovías nacionales y otros espacios del dominio*

*público nacional.*

Hasta acá hemos compartido los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Ley 26.363.

## Recomendaciones básicas en operativos de identificación vehicular

Como policías, al momento de poner en práctica un operativo, debemos velar por la seguridad propia y de terceros y terceras, siempre respetando el principio legal de evitar un mal mayor al que se intenta evitar.

### Medidas de seguridad

Como analogía en materia de tránsito, podemos citar como antecedentes al **artículo 38** de la [Ley Provincial N° 13.927](#), dedicado al control de infracciones que enuncia:

*Artículo 38. RETENCION PREVENTIVA - BOLETA DE CITACIÓN DEL INculpADO - AUTORIZACION PROVISIONAL*

*En los supuestos de comisión de alguna de las faltas graves enunciadas en los incisos m), n), o), s), w), x) o y) del artículo 77 de la Ley Nacional N° 24.449, la Autoridad de Comprobación o Aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la reemplazará con la entrega, en ese mismo acto, de la Boleta de Citación del Inculpado. Dicho documento habilitará al inculpado para conducir sólo por un plazo máximo de TREINTA (30) días corridos, contados a partir de la fecha de su confección.*

*De inmediato, la Autoridad de Comprobación o de Aplicación remitirá la licencia para conducir y la denuncia o acta de infracción respectiva al Controlador o funcionario que corresponda.*

*Dentro del referido plazo de TREINTA (30) días corridos, el infractor deberá presentarse personalmente ante el Controlador o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa.*

*En caso de optar por ejercer su derecho de defensa, el Controlador o funcionario designado podrá otorgar, por única vez, una prórroga de no más de SESENTA (60) días corridos desde la vigencia de la Boleta de Citación del Inculpado para conducir. La prórroga sólo podrá otorgarse en caso de existir dificultades de gravedad tal que imposibiliten emitir la resolución, en cuanto al fondo del asunto, dentro de los TREINTA (30) días corridos desde la fecha en que se confeccionó la Boleta de Citación.*

*La vigencia de la prórroga no podrá exceder nunca el plazo de NOVENTA (90) días contados a partir de la fecha de emisión de la Boleta de Citación.*

*En caso de que el infractor no se presentara dentro del término de TREINTA (30) días establecido en el presente procedimiento, se presumirá su responsabilidad.*

*La licencia de conducir será restituida por el Controlador o funcionario competente, si correspondiere, cuando ocurra alguno de los siguientes supuestos:*

*a) Pago de la multa;*

*b) Cumplimiento de la resolución del juez o funcionario competente, Si el infractor no se presentara pasados los noventa (90) días corridos desde la fecha de confección de la Boleta de Citación, se destruirá la licencia retenida y caducará la habilitación para conducir hasta tanto obtenga una nueva licencia de conformidad con el procedimiento establecido por esta ley. Esta nueva licencia sólo podrá otorgarse si previamente se abonó la multa o se dio cumplimiento a la resolución del Controlador o funcionario competente.*

*En el supuesto del inciso x) del artículo 77° de la Ley Nacional N° 24.449, además del pago de la multa o cumplimiento de la sanción que corresponda, el infractor deberá acreditar haber dado cumplimiento a la Verificación Técnica Vehicular.*

*Para los supuestos de retención cautelar de licencia no se aplicará la opción de prórroga de jurisdicción contemplada en el artículo 36°.*

Partiendo de éste articulado, deducimos que el operativo debe implementarse **correctamente señalado para alertar a los conductores de su existencia, garantizando la fluidez de la circulación, previéndose un sector de detención para la identificación de los vehículos y sus ocupantes, seguro y adecuado con el fin de evitar cualquier situación de inseguridad vial.** Asimismo, se debe prever una distancia segura para anunciar al conductor que debe detenerse en el lugar preparado al respecto.

Tengamos presente las responsabilidades penales, civiles y/o administrativas en las que podemos incurrir por nuestra acción u omisión.

## **Documentación requerida**

Recordemos que el conductor tiene el deber de presentar la licencia habilitante y demás documentación exigible. Esta será después de verificada conforme el artículo 37 de la Ley N° 24.449, en concordancia con la garantía de libertad de tránsito, que como sabemos no es absoluta, sino que debe ejercerse de manera que no perjudique a terceros.

Por ello, *queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo casos expresamente contemplados por la ley o autoridad competente, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 3 de la Ley N° 24.449.*

El primer documento a presentar es la licencia habilitante, juntamente con el documento nacional de identidad (DNI) para verificar que toda la información sea coincidente, además de los datos que se ilustran en el siguiente cuadro conforme el artículo:

Datos que debe contener la Licencia de Conducir	
1	Número de Licencia de Conductor, en concordancia con el DNI.
2	Fotografía tomada de frente.
3	Datos identificatorios del titular: nombre y apellido, domicilio (calle y localidad)
4	Fecha de otorgamiento.
5	Clases habilitadas a conducir.
6	Firma del titular de la licencia.
7	Fecha de Vencimiento.
8	Nombre y apellido del funcionario habilitante.

El resto de la documentación a que hace referencia el artículo citado, podemos recabarla de la legislación provincial y nacional que regulan la materia (40 de la Ley N°24.449)

Al respecto, debemos recordar que la tenencia de la **Cédula Única de Identificación del Vehículo** (conocida como cédula verde) por parte del titular del vehículo, no tiene vencimiento, a pesar de la fecha que indica en su contenido, y que su denominación radica e

n el color verde de su antiguo formato, en la actualidad es de color azul, semejante a una tarjeta de plástico, y la denominada **cédula azul**, que avala el manejo del vehículo por parte de otra persona, no tiene vencimiento.

## El conductor debe portar:

- ▶ Licencia habilitante de la clase correspondiente.
- ▶ Comprobante de la póliza de seguro vigente.
- ▶ La oblea de la VTV en vigencia.
- ▶ Cédula verde de identificación del automotor.
- ▶ Que el vehículo lleve las placas de identificación correspondientes en forma legible (no son legales los plásticos transparentes que las cubren).
- ▶ No puede llevar a su izquierda o entre los brazos a otra persona, bulto o animal ni permitir que otro tome el control de la dirección.
- ▶ Todos los ocupantes deben usar correaes de seguridad.
- ▶ Balizas portátiles para casos de emergencia.
- ▶ Los pasajeros no deben estorbar al conductor y su cantidad no debe exceder el número de ocupantes para los que el vehículo fue diseñado.
- ▶ Los niños de hasta 10 años deben viajar en el asiento trasero (si lo hubiera) y los bebés hasta 4 años no deben viajar en brazos sino en sillas especiales para tal fin, las que deben estar firmemente sujetas al asiento trasero (nunca utilizar las que van colgadas del respaldo). En todos los casos debe usarse el correae de seguridad.
- ▶ Cabe destacar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial permite, a través de la aplicación móvil MI ARGENTINA, contar con la licencia de conducir en formato digital, es decir que se trata de la versión digital de la Licencia Nacional de Conducir. Dicha licencia tiene la misma validez para circular dentro del país, siempre y cuando se halle vigente.
- ▶ Que lleve el matafuego de 1kg habilitado (según Ley 24.449 debe tener indicador de presión) sujeto dentro del habitáculo y un par de balizas portátiles de luz propia amarilla intermitente o el triángulo reflectivo rojo, ambos normalizados.
- ▶ Sólo se admiten en los vidrios los aditamentos que tengan fines de identificación (oficiales o privados). Las calcomanías no son reglamentarias. El tonalizado de los

vidrios (mal llamado *polarizado*) debe ajustarse a las normas IRAM, que no admite los tonos más oscuros que los originales de fábrica.

- ▶ Tratándose de una motocicleta, que sus ocupantes lleven cascos normalizados y parabrisas o anteojos para el conductor.
- ▶ La ley no ha incluido aún los vehículos propulsados por GNC (gas natural comprimido) que tienen reglas propias en cuanto al período de revisión técnica obligatoria del sistema de GNC o de los tubos de gas. No se puede circular estando vencidas tales revisiones, salvo que el vehículo no lo utilice y funciones sólo con el combustible original, siempre y cuando no esté cargado el tubo de gas.

Si la cédula verde está vencida, no impide circular en tanto no haya sido robada o falsificada o no se haya efectuado la transferencia en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor al actual dueño. Su legítima tenencia faculta el uso legal del automotor, para el caso el vencimiento es una infracción.

Existe otra documentación que puede ser pasible de contralor, como por ejemplo la constancia de realización de la **Verificación Técnica Vehicular** y el pago del impuesto automotor. Sin embargo, su incumplimiento no genera el impedimento del libre tránsito.

En el caso del **seguro obligatorio**, en cambio su ausencia, implica la imposibilidad de continuar circulando, recordemos que la sola exhibición de la constancia de la póliza de seguro vigente acredita su cobertura, no es necesario controlar el pago de la misma.

## Licencia Nacional de Conducir

El tránsito es un aspecto más de la convivencia social. Ser conductor implica, al igual que el hecho de ser ciudadano, asumir una serie de responsabilidades, y el ejercicio responsable de nuestros derechos.

Se deben respetar las normas de tránsito y cumplir con los requisitos enunciados en el **artículo 4 de la Ley 24.449** para poseer la licencia, conduciendo siempre con prudencia, siendo la única forma de garantizar la libertad de circulación y el respeto de los demás y hacia nosotros mismos.

Poseer la **licencia de conducir** implica que se reúnen las aptitudes, destrezas y conocimientos necesarios para conducir un vehículo, sin generar riesgos para terceros ni para el propio conductor. También que se posee el conocimiento

suficiente de las normas de circulación ejerciendo formas de conducción segura. Implica, además, el compromiso del titular de que aceptará y acatará todos los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones (**Art. 13 inciso g, Ley 24449**) en la vía pública en función de la seguridad vial.

La licencia para conducir la expide únicamente la autoridad del domicilio del solicitante y habilitará al titular a conducir en todas las calles y caminos de la República, como así también en territorios extranjeros, en los casos que se haya suscrito el correspondiente convenio; también en aquellos países que han adherido a la Convención de Naciones Unidas sobre Circulación por Carretera (Ginebra, 1949) o versión posterior (están adheridos casi todos los países del mundo).

La señalización es universalmente aceptada y en nuestro país se adopta mediante la Ley Nacional 24.449.

La Provincia de Buenos Aires, a través de la ley 13.927, adhiere a la legislación nacional en materia de tránsito y por lo tanto al sistema internacional antes mencionado. El conductor deberá portar siempre su licencia habilitante y entregarla a la autoridad competente en caso de que se le solicite, quién deberá devolverla luego de verificarla, salvo en los casos dispuestos por la ley. (Manual del Conductor de la Provincia de Buenos Aires, 2019)

**2008**

En el año 2008, antes de la sanción de la ley de Tránsito y Seguridad Vial 26.363, existían más de 1800 formatos de licencias diferentes en todo el país. La mayoría de estos formatos de licencias dependían de los municipios, que establecían sus propios requisitos, costos, categorías y sistemas de seguridad. Este hecho volvía el cambio prácticamente imposible.

**2010**

**Primera Licencia Nacional.**  
En el año 2010, con la implementación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, se creó la Licencia Nacional de Conducir, un documento con las mismas normas de seguridad e inviolabilidad que el DNI para todo el país. En su momento fueron 5 las Provincias que adherieron a una única Licencia Nacional.

**2013**

**Segunda Licencia Nacional.**  
Se realizan cambios de diseño con motivos institucionales, manteniendo mismas medidas de seguridad. Esta Licencia comienza a ser implementada por más provincias.

**NUEVA Licencia Nacional**

SEGURO VIAL Ministerio de Transporte Presidencia de la Nación

Dirección Nacional de Licencias de conducir // Agencia Nacional de Seguridad Vial

**2017**

**Licencia Nacional de Conducir**  
Provincia de Chaco - Fontana

1. **Bandera Nacional**  
Con tinta UV azul y amarillo

2. **Campo fotográfico**  
mayor tamaño

3. **Micro textos**  
Optimización de sistemas de impresión

4. **Tinta fluorescente**  
Fácil detección, alto contraste bajo luz ultravioleta

5. **Tinta UV**  
Rápida constatación por la autoridad de control

6. **Mayor claridad**  
Optimización de datos.

7. **Normas internacionales**  
Diseño acorde a estándares internacionales

**Normas ISO.**  
Para la construcción de esta Nueva Licencia se tuvieron en cuenta estándares de diseño internacionales, los cuales establecen zonas mínimas y máximas de información, uso de elementos de seguridad y de más elementos gráficos a fin de optimizar la comunicación.

**Campo de dato variable.**  
El sistema de Licencias de Conducir interpreta los datos del postulante a la Nueva Licencia Nacional optimizando el tamaño de datos variables.

Fuente: [www.argentina.gob.ar](http://www.argentina.gob.ar)

Los datos obligatorios de las licencias habilitantes se estipulan en el **artículo 15** y sus clases en el **artículo 16 de la Ley 24.449**.

## Clases y subclases

Para una correcta interpretación, compartimos la información oficial actualizada disponible en la web [argentina.gob.ar](http://argentina.gob.ar), sobre las clases y subclases de licencias:

- ▶ **Clase A 1:** Ciclomotores y motocicletas
  - **Clase A 1.1:** Ciclomotores hasta cincuenta centímetros cúbicos (50 cc) de cilindrada o cuatro kilowatts (4 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica.
  - **Clase A 1.2:** Motocicletas hasta ciento cincuenta centímetros cúbicos (150 cc) de cilindrada u once kilowatts (11 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. Incluye clase A 1.1
  - **Clase A 1.3:** Motocicletas de más de ciento cincuenta centímetros cúbicos (150 cc) y hasta trescientos centímetros cúbicos (300 cc) de cilindrada o de más de once kilowatts (11 kw) y hasta veinte kilowatts (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de dos (2) años en la clase A 1.2, excepto los mayores de 21 años de edad. Incluye clase A 1.2.
  - **Clase A 1.4:** Motocicletas de más de trescientos centímetros cúbicos (300 cc) o de más de veinte kilowatts (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de dos (2) años en la clase A 1.3, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar un (1) año en motocicletas de cualquier cilindrada. Incluye clase A 1.3.
  
- ▶ **Clase A 2:** Triciclos y cuatriciclos sin cabina de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua.
  - **Clase A 2.1:** Triciclos y cuatriciclos sin cabina de hasta trescientos centímetros cúbicos (300 cc) o veinte kilowatts (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional.

- **Clase A 2.2:** Triciclos y cuatriciclos sin cabina de más de trescientos centímetros cúbicos (300 cc) o veinte kilowatts (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de dos (2) años en la clase A 2.1, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar un (1) año en triciclos o cuatriciclos de cualquier cilindrada, según el caso. Incluye clase A 2.1.
- ▶ **Clase A 3:** Triciclos y cuatriciclos cabinados de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua con volante direccional.
- ▶ **Clase B 1:** Automóviles, utilitarios, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta tres mil quinientos kilogramos (3500 kg) de peso total. Incluye clase A 3.
- ▶ **Clase B 2:** Automóviles, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta tres mil quinientos kilogramos (3500 kg) de peso con un acoplado de hasta setecientos cincuenta kilogramos (750 kg) o casa rodante no motorizada. Para la obtención de la misma se requerirá un (1) año de antigüedad en la clase B 1. Incluye clase B 1.
- ▶ **Clase C 1:** Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de tres mil quinientos kilogramos (3500 kg) de peso y hasta doce mil kilogramos (12.000 kg) de peso. Incluye clase B 1.
- ▶ **Clase C 2:** Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de doce mil kilogramos (12.000 kg) de peso y hasta veinticuatro mil kilogramos (24.000 kg). Incluye clase C 1.
- ▶ **Clase C 3:** Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de veinticuatro mil kilogramos (24.000 kg) de peso. Incluye clase C 2.
- ▶ **Clase D 1:** Automotores para servicios de transporte de pasajeros hasta ocho (8) plazas, excluido el conductor. Incluye clase B 1.
- ▶ **Clase D 2:** Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de ocho (8) plazas y hasta veinte (20) plazas, excluido el conductor.
- ▶ **Clase D 3:** Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de veinte (20) plazas, excluido el conductor. Incluye clase D 2.
- ▶ **Clase D 4:** Vehículos para servicios de urgencia, emergencia y similares. Esta subclase D.4 deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase A, B, C, D o E según corresponda.

- ▶ **Clase E 1:** Vehículos automotores de clase C o D, según el caso, con uno o más remolques o articulaciones. Incluye clase B 2.
- ▶ **Clase E 2:** Maquinaria especial no agrícola.
- ▶ **Clase F:** Vehículo automotor especialmente adaptado a la condición física de su titular. La licencia deberá consignar la descripción de la adaptación que corresponda. Deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase que corresponda al vehículo que conduzca.
- ▶ **Clase G 1:** Tractores agrícolas.
- ▶ **Clase G 2:** Maquinaria especial agrícola.
- ▶ **Clase G 3:** Tren agrícola, deberá encontrarse acompañada de la subclase B1 o G1 según corresponda y se debe acreditar una antigüedad previa de un (1) año en la correspondiente subclase.

## Requisitos para obtener la licencia de conducir

Para asegurarse de que el ciudadano está en condiciones de poseer una licencia de conducir, el municipio donde reside le debe solicitar una serie de requisitos, además de aprobar los exámenes que indica la legislación vigente, a saber:

- ▶ Saber leer y escribir en idioma nacional.
- ▶ Encontrarse habilitado para las clases que solicita.
- ▶ Tener libre deuda de infracciones de tránsito con sentencia firme.
- ▶ Someterse a los exámenes médicos de aptitud psicofísica que practicarán profesionales especialistas en cada área en particular.
- ▶ Certificación de exámenes médicos de aptitud psicofísica que practicarán profesionales especialistas en cada área en particular.
- ▶ En el caso de conductores profesionales se requerirán además los conocimientos necesarios conforme a su especialidad y certificado de antecedentes penales para todas las categorías de la licencia. Para la categoría E.2, la Dirección de Vialidad desarrollará el programa teórico-práctico para la evaluación de los aspirantes y asistirá a los Municipios que no posean capacidad operativa para la evaluación.
- ▶ Abonar los aranceles que correspondan.
- ▶ No estar inscripto en el Registro de Deudores Alimentarios Morosos (REDAM), Según Ley 13.074.

Para mayor información podrá consultar los requisitos y pasos para obtener la licencia en la página web del Ministerio de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Link: <https://www.gba.gob.ar/seguridadvial/>

## Requisitos para la habilitación particular

### Información de las evaluaciones para la licencia

- ▶ Ser mayor de 18 años o menor con autorización de ambos padres, tutor o quien ostente la patria potestad ante escribano público o Juzgado de Paz.
  - ▶ Presentar el DNI con último domicilio asentado dentro del partido. Los extranjeros que no posean el DNI no podrán tramitar la licencia.
  - ▶ Aprobar los exámenes médico, teórico y práctico. Presentar constancia de grupo y factor sanguíneo.
  - ▶ Abonar las tasas provinciales y municipales correspondientes. Los primeros 6 meses se es principiante y debe llevar un cartel que así lo indique.
- 
- ▶ Se debe presentar libre deuda de infracciones de tránsito con sentencia firme. Para clases profesionales presentar certificado de reincidencia.

## Requisitos para la habilitación profesional

- ▶ Ser mayor de 21 años para las clases D-D-E, con un año de antigüedad mínimo con clase B.
- ▶ Los primeros seis meses se es aprendiz y si conduce vehículos de seguridad o emergencia debe ir acompañado de un profesional

## Renovación de licencia

Su función es verificar el estado psicofísico de la o el conductor y determinar si aún conserva la aptitud genérica para seguir siéndolo.

También, las tablas de criterios médicos de aptitud determinan en qué casos la o el conductor debe ser controlado en períodos menores.

Debe efectuarse dentro de los 90 días posteriores a la fecha de vencimiento de la licencia, una vez vencido dicho plazo, deberá tramitar la licencia como original (no como renovación), rindiendo todos los exámenes que este implica.

Es importante aclarar que la licencia habilitante se puede renovar a partir del mes anterior a la fecha de vencimiento para evitar quedar imposibilitado de conducir mientras se gestiona la renovación.

En el caso de renovar la licencia estando vencida y hasta la obtención del nuevo registro, el o la ciudadana no podrá conducir. Solo al poseer nuevamente su licencia podrá hacerlo.

## Clases de licencias y edades mínimas

Edad	Años	Categoría de Trámite	Clase
16	1	Original Duplicado	A.1.1.
17	Por 1ª vez 1 año y Renueva por 3 años	Original Duplicado Ampliación Renovación	A.1.1. / A.1.2. A.2.1. / A.3.
18	5	Original Duplicado Ampliación Renovación	A.1.1. / A.1.2. A.1.3. / A.2.1. A.2.2. / A.3.
19	5	Original Duplicado Ampliación Renovación	A.1.1. / A.1.2. A.1.3. / A.2.1. A.2.2. / A.3.
20	5	Original Duplicado Ampliación Renovación	A.1.1. / A.1.2. A.1.3. / A.2.1. A.2.2. / A.3.
21-65	5	Original Duplicado Ampliación Renovación	A.1.1. / A.1.2. A.1.3. / A.1.4. A.2.1. / A.2.2. A.3.
66-70	3	Original Duplicado Ampliación Renovación	A.1.1. / A.1.2. A.1.3. / A.1.4. A.2.1. / A.2.2. A.3.
71 en adelante	1	Original Duplicado Ampliación Renovación	A.1.1. / A.1.2. A.1.3. / A.1.4. A.2.1. / A.2.2. A.3.



## PARA PROFUNDIZAR

Es importante recordar que la Licencia Nacional de Conducir puede obtenerse a partir de las siguientes edades, según la clase. Así, compartiremos lo que enuncia la página web oficial de [argentina.gob.ar](http://argentina.gob.ar):

Clases	Subclases	Edad	Vigencia máxima	
A	A.1	A.1.1	16 a 17	1 año
			18 a 20	3 años
			21 a 65	5 años
			66 a 70	3 años
			71 en adelante	1 año
		A.1.2	17	1 año
			18 a 20	3 años
			21 a 65	5 años
			66 a 70	3 años
			71 en adelante	1 año
		A.1.3	19 a 20	3 años
			21 a 65	5 años
			66 a 70	3 años
			71 en adelante	1 año
		A.1.4	21 a 65	5 años
			66 a 70	3 años
		71 en adelante	1 año	
A.2	A.2.1	17	1 año	
		18 a 20	3 años	

		21 a 65	5 años
		66 a 70	3 años
		71 en adelante	1 año
	<b>A.2.2</b>	19 a 20	3 años
		21 a 65	5 años
		66 a 70	3 años
		71 en adelante	1 año
	<b>A.3</b>	17	1 año
		18 a 20	3 años
		21 a 65	5 años
		66 a 70	3 años
		71 en adelante	1 año
<b>B</b>	<b>B.1</b>	17	1 año
		18 a 20	3 años
		21 a 65	5 años

		66 a 70	3 años
		71 en adelante	1 año
	<b>B.2</b>	18 a 20	3 años
		21 a 65	5 años
		66 a 70	3 años
		71 en adelante	1 año
<b>C</b>	<b>C.1</b>	21 A 45	2 años
		46 en adelante	1 año
	<b>C.2</b>	21 A 45	2 años

		46 en adelante	1 año
<b>C.3</b>		21 A 45	2 años
		46 en adelante	1 año
<b>D</b>	<b>D.1</b>	21 A 45	2 años
		46 en adelante	1 año
	<b>D.2</b>	21 A 45	2 años
		46 en adelante	1 año
	<b>D.3</b>	21 A 45	2 años
		46 en adelante	1 año

	<b>D.4</b>	21 A 45	2 años
		46 en adelante	1 año
<b>E</b>	<b>E.1</b>	21 A 45	2 años
		46 en adelante	1 año
	<b>E.2</b>	21 A 45	2 años
		46 en adelante	1 año
<b>F</b>	Adaptación técnica vehicular		
<b>G</b>	<b>G.1</b>	17	1 año
		18 a 20	3 años
		21 a 65	5 años
		66 a70	3 años
		71 en adelante	1 año
	<b>G.2</b>	17	1 año
		18 a 20	3 años
		21 a 65	5 años
		66 a70	3 años
		71 en adelante	1 año
	<b>G.3</b>	18 a 20	3 años

	21 a 65	5 años
	66 a70	3 años
	71 en adelante	1 año

		<b>Conductor particular</b>	<b>Conductor profesional</b>
<b>Requisitos o documentación a reunir</b>	Original y copia de DNI	X	X
	Leer	X	X
	Escribir		X
	Certificado de antecedentes penales (solo clase D)		X
	Autorización del representante legal (si es menor de edad)	X	
	Boleta de pago CENAT	X	X
<b>Etapas a cumplimentar</b>	Curso teórico práctico	X	X
	Examen psicofísico	X	X
	Examen teórico	X	X
	Examen de detección de fallas mecánicas	X	X
	Examen práctico de idoneidad conductiva	X	X

Información disponible en:

<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/licencianacional/clasesysubclases>

## Otorgamiento de licencia a menores de edad

### Artículo 17 Ley 24.449

*MENORES. Los menores de edad para solicitar licencia conforme al artículo 11, deben ser autorizados por su representante legal, cuya retractación implica, para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anular la licencia y disponer su secuestro si no hubiere sido devuelta.*

A partir de los **17 años** de edad, las y los menores de edad podrán solicitar la licencia de clase A y B, sólo con autorización de su representante legal.

El o la representante legal posee la patria potestad de las y los hijos hasta que alcanzan la mayoría de edad a los 21 años, con la consiguiente responsabilidad civil que acarrea.

En cualquier momento podrá peticionar la revocación de la autorización dada, produciendo la retención de la licencia por parte de la autoridad competente.

## Modificación de datos

### Artículo 18 de la Ley N° 24.449

*El titular de una licencia de conductor debe denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella. Si lo ha sido de jurisdicción, debe solicitar otra licencia ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgársela, previo informe del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito contra entrega de la anterior y por el período que le resta de vigencia.*

*La licencia caduca a los 90 días de producido el cambio no denunciado.*

La licencia habilitante debe estar actualizada en forma permanente, debiendo la o el titular denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella a la jurisdicción que corresponda.

Una vez vencido el plazo para denunciar el cambio y caducada la licencia, será secuestrada por la autoridad de aplicación y remitida a la autoridad expedidora.

En referencia a la actualización constante de los datos allí vertidos, el titular debe comprender que los mismos deben ser iguales a los expresados en su Documento Nacional de Identidad, si los mismos no coincidieran debe realizar el trámite anteriormente expresado.

En el caso de que el plazo estuviera vencido, deberá realizar todos los exámenes solicitados a los ciudadanos que adquieren por primera vez la licencia habilitante.

Vigencia de la Licencia		
Categoría Particular	Menor 18 años	1 año la primera vez Renueva por 3 años
	18 a 65 años	Vigencia por 5 años
	66 a 70 años	Vigencia por 3 años
	Más de 70 años	Vigencia por 1 años
Categoría Profesional	21 a 45 años	Vigencia por 2 años
	46 a 65 años	Vigencia por 1 año
	Mayores de 65 años	Vigencia por 1 año

## Licencia Digital

Para desarrollar los aspectos más importantes del uso y validez de la licencia de conducir digital, transcribiremos a continuación la Circular N° 43, del 15 de marzo de 2019, emitida por la Dirección de Licencias y Antecedentes de Tránsito de la provincia de Buenos Aires:

La Ley de Tránsito Provincial N° 13.927 y sus modificatorias, establece en su artículo 8° que la licencia de conducir podrá ser emitida digitalmente, quedando el poder ejecutivo facultado para reglamentar su procedimiento.

Asimismo, el decreto 532/09, reglamentario de la citada ley, establece en su artículo 9° el contenido de la licencia, siendo válido tanto para el documento en sus formatos físico o digital.

Por tal motivo, la Licencia Nacional de Conducir en formato digital se encuentra sustentada legalmente en el Código de Tránsito Provincial, y por lo tanto tiene plena validez para su uso.

Como se trata de un documento válido, todas las autoridades de fiscalización a nivel nacional deben considerar que la licencia en formato digital tiene la misma validez que en la versión física, debiendo en tal caso la primera, reunir la totalidad de los contenidos mínimos previstos por la normativa provincial vigente (artículo 9° del Decreto Reglamentario N° 532/09, modificado por el Decreto N° 1350/18).

Es gratuita, descargarla no tiene ningún costo. Es complementaria a la Licencia Nacional de Conducir en formato impreso. Conviven ambas. No se elimina la licencia física que se emite actualmente.

Para descargarla, los usuarios deben registrarse en Mi Argentina. Si cuentan con una clave de seguridad Nivel 3, podrán descargar la Licencia en su teléfono inteligente.

En la web, <https://www.argentina.gob.ar/miargentina>, se detalla la forma de acceso y registración para obtener la Licencia Digital. Entre otras ventajas, permitirá volver eficaz la fiscalización, que podrá realizarse desde cualquier teléfono inteligente, con una App (FiscalizAR), especialmente desarrollada por la ANSV para tal fin.

Para acceder al texto original:

<http://www.gob.gba.gov.ar/portal/portalgba/dpssv/circular43.pdf>

## Cómo se ve la licencia digital



## Consideraciones al momento de conducir

Saber qué documentación se puede exigir, cuáles son los elementos y las condiciones con las que deben circular todos los vehículos son imperantes. Para ello, debemos dar cumplimiento a lo enunciado en la normativa de tránsito.

Ley 24.449

*ARTÍCULO 39. — CONDICIONES PARA CONDUCIR. Los conductores deben:*

*a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de*

*transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 53.*

*b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.*

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

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

**Decreto provincial N° 532/09, Anexo III. ARTÍCULO 13. (Refiere al artículo 39 de la Ley Nacional N° 24.449)**

*CONDICIONES PARA CONDUCIR. Los automotores serán conducidos con ambas manos sobre el volante de dirección, excepto cuando sea necesario accionar otros comandos. El conductor no debe llevar a su izquierda o entre sus brazos a ninguna persona, bulto o animal, ni permitirá que otro tome el control de la dirección.*

Los requisitos para circular se encuentran enunciados en el **artículo 40 de la Ley 24.449:**

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

*a) Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente;*

*b) Que porte la cédula, de identificación del mismo; (Expresión "vencida o no, o documento" vetada por art. 8° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995)*

*c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 68, el cual podrá ser exhibido en formato papel impreso o digital a través de dispositivos electrónicos. (Inciso sustituido por art. 1° de la Ley N° 27.510 B.O. 28/8/2019)*

*d) Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos;*

*e) Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo en la presente ley;*

- f) Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas;*
- g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero;*
- h) Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino;*
- i) Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, so riesgo de aplicación del artículo 72 inciso c) punto 1;*
- j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos;*
- k) Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.*

*ARTÍCULO 40 bis) Requisitos para circular con bicicletas. Para poder circular con bicicleta es indispensable que el vehículo tenga:*

- a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;*
- b) Espejos retrovisores en ambos lados;*
- c) Timbre, bocina o similar;*
- d) Que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales;*
- e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo;*
- f) Guardabarros sobre ambas ruedas;*
- g) Luces y señalización reflectiva.*

*(Artículo incorporado por art. 7° de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).*

En síntesis, es necesario contar con los siguientes requisitos para circular:

## **Documentación**

- ▶ Portar la Licencia de Conducir vigente que habilite para conducir el tipo de vehículo en el que el ciudadano circula.

- ▶ Portar la cédula de identificación de automotor (verde o azul) o una autorización de manejo otorgada ante escribano público.
- ▶ Portar comprobante de seguro en vigencia (no es necesario portar el comprobante del pago del mismo, según Disposición No 70/09 de la ANSV).
- ▶ Constancia de Verificación Técnica Vehicular vigente.
- ▶ Comprobante de pago del impuesto a la radicación del vehículo (patente).

## Elementos

- ▶ El vehículo debe tener colocadas las placas de identificación de dominio y que sean legibles y sin agregados.
- ▶ El vehículo debe poseer cinturones de seguridad, matafuego y balizas portátiles normalizadas, excepto las motocicletas.
- ▶ El vehículo deberá contar con sistemas de seguridad originales.
- ▶ Si el vehículo fuera una moto, circular con casco de seguridad.

## Condiciones

- ▶ La cantidad de personas que viajen en el vehículo debe guardar relación con la capacidad para la que fue construido el vehículo y no deben estorbar al conductor.
- ▶ Los ocupantes deben usar los cinturones de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.
- ▶ Que los y las menores de 10 años circulen en el asiento trasero en la silla de seguridad acorde a la edad.
- ▶ Utilizar las luces bajas encendidas en rutas y autopistas las 24 horas.
- ▶ Que tratándose de motovehículos, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados y, si no tiene parabrisas, su conductor use anteojos.

A continuación compartimos un video de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Link: <https://www.youtube.com/watch?v=QceDXVoYSm8&feature=youtu.be>

## Retención preventiva.

### Artículos 37 de la Ley 13.927 y 72 de la Ley 24.449

Cuando un conductor o conductora pone en riesgo al prójimo o, peor aún, lo daña, la ley dispone que sea retenido (que no es exactamente una detención) por la autoridad, para que se pueda identificar e iniciar la investigación en el caso de corresponder. El conductor o

conductora quedará a disposición del juez competente. Sólo se puede impedir la circulación cuando se pone en riesgo cierto la seguridad vial<sup>1</sup>.

**Artículo 37: Retención preventiva:** *La autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:*

*A los conductores cuando*

*Sean sorprendidos in fraganti en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales o en su defecto ante la presunción de alguno de los estados anteriormente enumerados. Se requiere al tiempo de la retención, comprobante médico o de dispositivo aprobado que acredite tal estado, por el tiempo necesario para recuperar el estado normal. Esta retención no deberá exceder de doce horas;*

*Fuguen habiendo participado en un accidente o habiendo cometido alguna de las infracciones descriptas en el artículo 86 de la Ley Nacional N° 24.449<sup>2</sup>, por el tiempo necesario para labrar las actuaciones policiales correspondientes; el que no podrá exceder el tiempo establecido en el apartado anterior.*

**A las licencias habilitantes, cuando**

*Estuvieren vencidas;*

*Hubieren caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente.*

*No se ajusten a los límites de edad correspondientes;*

*Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta ley;*

*Sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, excepto a los discapacitados debidamente habilitados,*

*El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir;*

### **C. A los vehículos**

---

<sup>1</sup> En la Unidad 11 Interceptación vehicular se profundizará sobre este tema.

<sup>2</sup> 1 Ley Nacional N° 24.449. ARTÍCULO 86. — ARRESTO. El arresto procede sólo en los siguientes casos:

Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes; Por conducir un automotor sin habilitación;

Por hacerlo estando inhabilitado o con la habilitación suspendida;

Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores; Por ingresar a una encrucijada con semáforo en luz roja, a partir de la tercera reincidencia;

Por cruzar las vías del tren sin tener el paso expedito;

Por pretender fugar habiendo participado de un accidente.

*Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, labrando un acta provisional, la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros o carga, presentada dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva.*

*La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito o implique inobservancia de las condiciones de ejecución que para los servicios de transporte por automotor de pasajeros o de carga, establece la autoridad competente.*

*En tales casos la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado.*

*Si son conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, inhabilitadas, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo. En tal caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá ser liberado bajo la conducción de otra persona habilitada, caso contrario el vehículo será removido y remitido a los depósitos que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.*

*Cuando se comprobare que estuviere o circulara excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta.*

*Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos. Sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo lugar de verificación, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, siendo responsable el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados. Que estando mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad; los que ocupen lugares destinados a vehículos de emergencias o de servicio público de pasajeros; los abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido deterioros no pueden circular y no fueren reparados o retirados de inmediato, serán remitidos a depósitos que indique la autoridad de comprobación, donde serán entregados a quienes acrediten la propiedad o tenencia. La reglamentación fijará el plazo máximo de permanencia y el destino a darles una vez vencido el mismo. Los gastos que demande el procedimiento serán con cargo a los propietarios y abonados previo a su retiro.*

*Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así correspondiera, debiendo subsanar*

*las deficiencias detectadas en el lugar de destino y por el tiempo necesario para labrar el acta de comprobación y aclarar las anomalías constatadas.*

*Que sean conducidos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá circular; siempre y cuando desciendan del mismo las personas que sean necesarias para adecuar el número de ocupantes a la capacidad para la cual fue construido.*

*Que sean conducidos y propulsados por el conductor; tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo será removido y remitido al depósito que indique la Autoridad de Comprobación donde será entregado a quien acredite su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.*

***d. Las cosas que creen riesgos en la vía pública o se encuentren abandonadas***

*1. Si se trata de vehículos u otros elementos que pudieran tener valor, serán remitidos a los depósitos que indique la autoridad de comprobación, dándose inmediato conocimiento al propietario si fuere habido;*

*e. La documentación de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado o de carga, cuando*

*No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.*

*Esté adulterada o no haya verosimilitud entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones tácticas verificadas.*

*Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o su habilitación.*

*Cuando estén prestando un servicio de transporte por automotor de pasajeros careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en la normativa vigente sin perjuicio de la sanción pertinente.*

## **Control preventivo.**

A continuación haremos un repaso de lo enunciado en los artículos 39 de la [Ley 13.927](#) y 73 de la [Ley 24.449](#).

Tanto la norma nacional como la provincial comparten la reglamentación. A los fines didácticos, compartiremos lo enunciado en la Ley Nacional.

*CONTROL PREVENTIVO. Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por consumo de sustancias que disminuyen la aptitud para conducir, como: drogas tóxicas, estupefacientes y*

sustancias psicotrópicas. La negativa a realizar la prueba constituye falta, además de la presunta infracción al inciso a) del artículo 48.

En caso de controles preventivos, accidentes o a pedido del interesado, la autoridad debe tomar las pruebas en forma inmediata y asegurar su acreditación. (Artículo 73, Ley 24.449)

## Artículo 48 de la Ley 24.449

*Prohibiciones. A) Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. Conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre. Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros de menores y de carga, queda prohibido hacer cualquiera sea la concentración por litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo sanitario. (Inciso sustituido por artículo 17 de la Ley N° 24.788 B.O. 03/04/1997).*

Hemos compartido una introducción a la temática que profundizaremos en la **Unidad 11 Interceptación vehicular**.

## Documentación del chofer de móvil policial

Para poder conducir un móvil policial es necesario contar con la siguiente documentación:

- ▶ Obtener Licencia Nacional de Conducir en **Clase D.4**.
- ▶ Autorización de la Dirección de Automotores Oficiales (el mismo es un certificado de idoneidad de carácter administrativo e interno).

## Obtención de la autorización de la Dirección de Automotores Oficiales (D.A.O)

Luego de obtener la extensión en la Clase D.4 de la Licencia de Conducir, el/la efectivo/a policial debe dirigirse a la dependencia policial donde presta servicios y tramitar la autorización ante la D.A.O. Dicha autorización se gestiona mediante la plataforma informática GDEBA (Gestión Documental Electrónica de Buenos Aires).

Para llevar a cabo el trámite se debe realizar un expediente electrónico, dando curso a lo estipulado por el Subsecretario de Coordinación y Logística Operativa en el Año 2018, en el IF- 2018-32633387-GDEBA-SSCYLMSGP, el cual a continuación se transcribe:

***Procedimiento para el otorgamiento de autorizaciones (Disposición D.A.O. 1504/18)***

*De acuerdo con la Disposición D.A.O. 1504/18, las solicitudes serán individuales y deberán remitirse a la Dirección de Automotores Oficiales a través de las correspondientes Direcciones Generales/Provinciales, Direcciones o Superintendencias Policiales. A partir de la presente comunicación no se recibirán solicitudes en la Dirección Provincial de Logística Operativa.*

*Para iniciar la solicitud se deberá caratular las actuaciones en GDEBA, utilizando el código OTR0027 “Autorización de Manejo de Vehículos Oficiales”.*

*Indicar en el motivo del trámite Autorización de Manejo, Jerarquía (cuando corresponda), Apellido y Nombre.*

*Una vez caratulado, se deberá agregar la siguiente documentación:*

- ▶ *Copia digitalizada escaneada (no foto) de la Licencia de Conducir, mediante GEDO (LICON).*
- ▶ *Copia digitalizada escaneada (no foto) del DNI, mediante GEDO (DNI).*
- ▶ *ANEXO ÚNICO completo, mediante GEDO (ANEX).*
- ▶ ***Situación de revista actualizada emitida por el SIPP, mediante GEDO (IFGRA)***

*Completada la documentación el expediente deberá ser enviado a la Dirección General/Provincial, Dirección o Superintendencia en cuyo ámbito presta servicio el solicitante. El funcionario a cargo de la Dirección General/Provincial, Dirección o Superintendencia deberá avalar con su firma digital mediante PV dirigida al DIRECTOR DE AUTOMOTORES OFICIALES y luego enviar el expediente a los usuarios LFIZ (DAOSGG) o CSANCHEZ (DAOSGG).*

Una vez que DAO autorice mediante Disposición la solicitud presentada, se enviará la misma a la dependencia para que se notifique al efectivo en cuestión y la ingrese en el legajo mediante el SIPP (Sistema de Información del Personal Policial).

Finalizado el proceso se archivará el expediente.

## MODELO DE ANEXO ÚNICO

### ANEXO ÚNICO

#### FORMULARIO PARA AUTORIZACIÓN DE CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS OFICIALES

1. Apellido y Nombres: \_\_\_\_\_
2. Tipo y Número de documento de Identidad: \_\_\_\_\_
3. Fecha de nacimiento: \_\_\_\_\_
4. Número de Licencia de conducir: \_\_\_\_\_
5. Otorgada por la Municipalidad de: \_\_\_\_\_
6. Categoría/s habilitantes: \_\_\_\_\_
7. Fecha de vencimiento: \_\_\_\_\_
8. Jurisdicción y Dependencia donde presta servicios: \_\_\_\_\_
9. Situación de revista: \_\_\_\_\_
10. Causal de excepcionalidad invocada (punto 5.1.22 – Capítulo 5 – Decreto 928/07)  
\_\_\_\_\_

Acompañar fotocopia de la licencia de conducir (anverso y reverso), de Documento Nacional de Identidad y Situación de Revista o Contrato.

\_\_\_\_\_  
Firma del agente

\_\_\_\_\_  
Firma del jefe inmediato

\_\_\_\_\_  
Vº Bº Dir. Gral. de Adm. o cargo  
equivalente

## Vehículos Oficiales

En el caso de los vehículos pertenecientes Ministerio de Seguridad, la documentación exigible será la siguiente:

- **Libreta de Servicio:** la misma reemplaza a la cédula verde. Posee todos los datos del vehículo, como así también fecha de los servicios mecánicos.
- **Seguro Obligatorio:** el vehículo se encuentra asegurado a través de una póliza general en Provincia Seguros S.A., que asegura a toda la flota del Ministerio de Seguridad de la provincia de Buenos Aires.
- **Licencia de Conducir:** con los mismos requisitos que un vehículo ordinario, pero prestando especial atención al tipo de vehículos autorizados a conducir, sobre todo cuando se trate de un vehículo de emergencia. Para conducir un vehículo oficial debe poseer la autorización de la Dirección de Automotores Oficiales (D.A.O.).

En el caso de ser un vehículo identificable o no identificable perteneciente al Ministerio de Seguridad, deberá solicitarse la credencial respectiva que lo identifique como funcionario público.

## Libreta de Servicio

La libreta de servicio reemplaza a la cédula verde. Posee todos los datos del vehículo, planilla del conductor, como así también fecha de los servicios mecánicos entre otros. A modo de ejemplo a continuación se visualizarán partes de dos Libretas de Servicio:

## TAPA



## Reglamentación y uso de la Libreta. Indicaciones

### REGLAMENTACIÓN Y USO DE LA LIBRETA DE SERVICIOS AUTOMOTORES

- Esta Libreta de Servicio constituye el historial de la Unidad y por consiguiente sus anotaciones deben ser fiel reflejo de la vida de ésta.
- La Libreta deberá acompañar a la Unidad en todos los traslados que hagan de la misma. Estará ubicada en un lugar apropiado y deberá presentarse en correcto estado de preservación.
- Debe ser llevada al día por personal a cargo de la Unidad en la forma establecida en el Reglamento, debiendo ser verificada periódicamente por los respectivos órganos técnicos.
- Las anotaciones deben ser hechas a tinta con toda la escrupulosidad y claramente, prohibiéndose las tachaduras, enmiendas o inscripciones entre líneas.
- Esta Libreta debe consignar en todo momento el inventario de la Unidad, no pudiendo procederse al cambio de elementos (cubiertas, cámaras, herramientas y accesorios en general) de un vehículo a otro.
- El responsable directo del vehículo recabará la previa revisión y asentamiento por la autoridad respectiva (División Automotores para poder efectuarlo).
- Toda transferencia, cambio de destino o pase del material debe ser consignado en la Libreta con la intervención y firma de personal responsable.
- Las Libretas "continuación" serán abiertas y numeradas por el Jefe de la División Automotores con todos los detalles, especificaciones y transporte de sumas acusadas por la anterior. El detalle de los elementos y accesorios deberá ser actualizado.
- La División Automotores de Policía efectuará inspecciones para constatar el estado de las Libretas.
- El responsable directo y/o conductor a cargo de la Unidad se da por enterado de todas las reglamentaciones e instrucciones de esta Libreta de Servicio Oficial Automotores.

## Datos del vehículo. Móvil no identificable

Orden	0	NO IDENTIFICABLE	O.I. 2437
<b>Vehículo Tractor</b>			
Tipo de vehículo	CAMIONETA	Marca CITROEN	Modelo BERLINGO Año 2016
Número de serie	8BCGR9HJCHG52577	Número de chapa patente	AA9732
Número de identificación patrimonial	47800	Fecha de recepción del vehículo	
Número de Motor	10JBED006510		
Llave de encendido y puerta n°		Color	ROJO
Número de Póliza de servicio		Número de Póliza de seguro	
<b>DIMENSIONES Y CAPACIDAD</b>			
Ancho máximo	Largo máximo	Alto máximo	
Peso bruto máximo	Carga máxima		
Capacidad tanque combustible	Capacidad tanque auxiliar		
<b>DEPENDENCIA</b>		<b>FECHA</b>	<b>V° B° INSPECTOR</b>
		17 JUL 2017	Roberto Cesar Alvarez Div. Automotores y Verif. Jefe



### COMBUSTIBLES, LUBRICANTES, LAVADO Y ENGRASE

FECHA	KILOMETRAJE	COMBUSTIBLE CARGADO LITROS	PROVISION SEGUN VALE NUMERO	ACEITE CARGADO LITROS	ENGRASE	LAVADO	FIRMA CONDUCTOR	FIRMA ENCARGADO COMBUS.	CONSUMO COMB. EN LITROS CADA 100 KM
01/08/17	312	\$ 1200	NE						
02/08/17	315	\$ 1200	CE						
04/11/17	1101	\$ 600	CE						
01/11/17	1394	\$ 600	CE						
22/11/17	1704	\$ 600	CE						
06/12/17	1986	\$ 600	CE						
27/12/17	2258	\$ 600	CE						
03/01/18	02533	\$ 600	CE						
10/01/18	02786	\$ 600	CE						
16/01/18	02917	\$ 600	CE						
25/01/18	03187	\$ 600	CE						
15/02/18	03450	\$ 600	CE						
24/02/18	03702	\$ 600	CE						
05/03/18	03957	\$ 600	CE						
09/03/18	04215	\$ 600	CE						

### SERVICIOS DE MANTENIMIENTO

FECHA	KILOMETRAJE	TIPO DE SERVICIO (*)	REALIZADO POR: (*)	FIRMA Y SELLO RESPONSABLE TALLER	FACTURA NUMERO
30/05/18	9808	SERVICIO DE 10.000 KM	CITROEN-10:		18113

(\*) Cuando se trate de mantenimiento preventivo, indicar talón correspondiente.

(\*\*) En caso de realizarse la reparación de Concesionaria, deberá indicarse claramente Razón Social correspondiente y localidad.

### COMBUSTIBLES, LUBRICANTES, LAVADO Y ENGRASE

FECHA	KILOMETRAJE	COMBUSTIBLE CARGADO LITROS	PROVISIÓN SEGUN VALE NUMERO	ACEITE CARGADO LITROS	ENGRASE	LAVADO	FIRMA CONDUCTOR	FIRMA ENCARGADO COMBUST.	CONSUMO COMB. SU/LTR. CADA 100 KM
01/08/17	312	\$ 1200	ME	ME					
02/10/17	715	\$ 1200	CE	CE					
10/11/17	1101	\$ 600	ME	ME					
19/11/17	1394	\$ 600	CE	CE					
22/11/17	1704	\$ 600	CE	CE					
06/12/17	1986	\$ 600	CE	CE					
27/12/17	2258	\$ 600	CE	CE					
03/01/18	02533	\$ 600	CE	CE					
10/01/18	02786	\$ 600	CE	CE					
16/01/18	02917	\$ 600	CE	CE					
25/01/18	03187	\$ 600	CE	CE					
15/02/18	03450	\$ 600	CE	CE					
21/02/18	03702	\$ 600	CE	CE					
05/03/18	03951	\$ 600	CE	CE					
09/03/18	04215	\$ 600	CE	CE					

### INSTRUCCIONES PARA LA TRAMITACIÓN DE LOS SINIESTROS QUE OCURRAN A AUTOMOTORES DE PROPIEDAD DE POLICÍA (Consultar Circular D.C.T. N°25)

#### CONSEJOS ÚTILES

En caso de ocurrirle un siniestro, póngalo de inmediato en conocimiento de sus superiores.

Efectúe, en todos los casos, la denuncia de lo ocurrido a la autoridad policial más cercana al lugar del hecho.

No olvide que de acuerdo con sus declaraciones, se efectúa la denuncia del siniestro. Por lo tanto procure que el envío de la misma no se retrase por falta de su informe al funcionario responsable.

Gran cantidad de accidentes se producen por descuido del chofer. Sea prudente y acate las indicaciones de los encargados de dirigir el tránsito.

No circule si la dirección, luces o frenos del vehículo que utiliza, funcionan mal.

Cuando debe dejar al automotor a su cargo en la vía pública, asegúrese que no será posible por métodos normales, ponerlo en marcha.

No facilite el vehículo a persona alguna, por ningún motivo.

Al final de su jornada de trabajo guarde el automotor en el garage asignado.

No cometa imprudencias que puedan ocasionar el incendio del automotor a su cargo y poner en peligro su propia vida.

Recuerde que el accidentado es su semejante y, por solidaridad, tiene la obligación de hacerle prestar inmediata asistencia médica. Huir es delito.

Por otra parte, tenga presente que, de la rapidez y claridad con que proporciona los datos del siniestro, depende, en gran parte, la tramitación ágil del asunto, con el mínimo de inconvenientes para usted, en carácter de chofer del automotor oficial.

En caso de que resulte herido en un accidente, favorezca su curación cumpliendo estrictamente con las indicaciones médicas.

El automotor a su cargo es su herramienta de trabajo; evite accidentes que disminuyan su eficacia como tal. Cuide el vehículo que conduce, como si fuera propio.

A tales efectos e interpretando que no se tiende a la acumulación estática de bienes materiales, se debe velar por el funcionamiento normal de todos los vehículos, teniendo en cuenta que constituyen la base de una eficacia funcional, donde reposa una de las mayores responsabilidades de éxito policial.

a) El funcionario encargado de la dependencia o de quien esté a cargo del automotor, asume la responsabilidad por el deterioro o estado de abandono del vehículo.

b) Una gran corrección del personal de conductores en el manejo de los vehículos, incluyendo el conocimiento de los principales mecanismos y sistemas, como asimismo las condiciones del automotor para que éste no sea sometido a exigencias que superen sus posibilidades.

c) Un cuidado esmerado y prolijo del vehículo, consistente en que el conductor antes de salir lo tenga alistado y que durante la marcha sus conocimientos le

## PLANILLA DEL CONDUCTOR

NOMBRE Y APELLIDO	DOMICILIO	REGISTRO HABILITANTE	LOCALIDAD	TIEMPO QUE HA ESTADO A SU CARGO EL VEHICULO	
				DESDE	HASTA

**A tener en cuenta:** El chofer del móvil no posee la Libreta de Servicio, ella queda a resguardo en la dependencia policial. En cambio, y para obtener todos los datos del vehículo en caso de necesitarlos, el titular de la dependencia podrá habilitar un libro de novedades para el móvil, el cual tendrá pegada una copia de la Libreta de Servicio, más precisamente de la página en donde se observan todos los datos del vehículo.

Asimismo en dicho libro y como no es posible realizarlo en la Libreta de Servicio, porque su uso haría que en poco tiempo se complete, se podrán dejar asentados los datos de los choferes que se encontrarán a cargo del móvil.

Por otro lado, los encargados del móvil podrán dejar plasmadas todas las novedades que consideren pertinentes respecto al vehículo.

## Cobertura de seguro

Los vehículos policiales se hallan cubiertos bajo el rubro **responsabilidad civil**, con terceras personas transportadas, y su tramitación la efectúa la Sección Seguros, dependiente de la Dirección de Automotores.

Siempre que ocurran siniestros o colisiones, es obligatorio realizar la presentación de la denuncia ante la compañía aseguradora, en tiempo y forma, sin perjuicio de las demás actuaciones (sumarios internos, penales, etc.) que correspondan.

En caso de producirse un siniestro vial con el patrullero, se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la Circular General emanada mediante PV-2020-07306508-GDEBA-DPLOMSGP, la cual en su parte pertinente reza

*...Se lleva a conocimiento de la totalidad de los Organismos Ministeriales y Dependencias Policiales que, con el objeto de comunicar nuevas pautas para el cumplimiento de la circular DL6 de Radiograma de fecha 11 de noviembre de 2016, considerando lo dispuesto por el Decreto N 260/2020, Decreto N° 132/2020, y concordantes, durante la emergencia pública en materia sanitaria, a tenor de la enfermedad imperante por el nuevo coronavirus (COVID 19), se dispone que a partir del día 20 de abril del corriente año, la presentación de las denuncias de siniestros por parte de aquellas reparticiones que se*

*encontraran en la imposibilidad fáctica, manifiesta, insoslayable e ineludible, de apersonarse ante la Sección Seguros de este Ministerio, sita en calle 2 y 528 de Tolosa, con expresa venia de Provincia Seguros S.A., se tramitarán de conformidad con las prescripciones y directivas que se establecen y transcriben a continuación:*

*Se remitirán en formato PDF (escaneado) adjunto, con carácter urgente y en primera instancia, en el término de 72 horas hábiles, a la dirección de correo electrónico oficial: [logistica.siniestros@gmail.com](mailto:logistica.siniestros@gmail.com)*

*Las mismas deberán observar idénticos requisitos y formalidades que las exigidas para aquellas denuncias de incidentes que usualmente se cumplimentan en formato tradicional papel, a saber:*

- *Formulario expedido por la compañía aseguradora, por **triplicado**, idóneamente completado tanto en su anverso, como en su reverso, según resulte menester.*
- *Estampar **en original** al pie de cada formulario de denuncia: DNI, firma y aclaración del Jefe o encargado de la Dependencia Policial, con más el sello medalla pertinente.*
- *Por **duplicado**: fotocopias legibles del registro nacional de conducir del conductor del vehículo oficial.*
- *Fotos o pericia mecánica del vehículo oficial siniestrado, en las que puedan apreciarse dominio, R.O, interno u orden, y daños materiales sufridos por éste.*

*Asimismo, y en caso de incendio del rodado oficial, se deberá acompañar, la correspondiente pericia de Bomberos.*

*En caso de intervención judicial, se deberán acompañar las actuaciones preliminares ante la UFI competente. Para los siniestros con lesiones y/o muerte de terceros, además de lo solicitado precedentemente, se deberá adunar precario médico de las víctimas, amplio relato de los hechos, y toda documentación que sirva para la clarificación del suceso acaecido, no superando un plazo máximo de 24 horas hábiles para su remisión a la dirección de correo electrónico oficial: [logistica.siniestros@gmail.com](mailto:logistica.siniestros@gmail.com). Dicha petición, se ampara en los términos legales impuestos por el ente asegurador.*

*Para el caso de un incidente en el que estén involucrados más de dos vehículos, se deberá observar para la confección de los formularios, conforme a tantos sean los rodados partícipes en la colisión objeto de denuncia.*

*Por último, se adosará a la documentación ya descripta supra, una nota o providencia, con carácter de formal elevación, firmada electrónicamente a través de la plataforma informática de Gestión Documental Electrónica Buenos Aires (GDEBA), por parte del Jefe o encargado de la Dependencia Policial interesada en la gestión, en la que se hará constar: fecha, hora, lugar de ocurrencia del evento denunciado, y vehículos involucrados en él (identificados con sus respectivos dominios).*

**SE DEJA DE RESALTO, QUE LAS DIRECTIVAS IMPARTIDAS POR LA PRESENTE, SON DE CARÁCTER EXCEPCIONAL, DEFINIENDO OPERATIVAS CUANDO LAS DEPENDENCIAS NO PUEDAN SORTEAR POR NINGÚN MEDIO LA OBLIGACIÓN DE RIGOR DE PRESENTAR PERSONALMENTE ANTE LA SECCIÓN SEGUROS LAS DENUNCIAS DE SINIESTROS QUE SE SUCEDAN DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA DECLARADA POR EL PODER EJECUTIVO.**

**Ante consultas comunicarse al Tel: 02211 422-9652. CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO Fdo. ING. HORACIO AROLDO BELFIORI, DIRECTOR PROVINCIAL DE LOGÍSTICA OPERATIVA..**

Es dable destacar que en el caso de producirse un siniestro vial en el cual haya personas heridas y/o fallecidas, las actuaciones que se deberán labrar para el caso (penal y administrativas) serán llevadas a cabo por la comisaría jurisdiccional en la cual se sucedió el hecho.

## **Decreto 928/07**

El [Decreto 928/07](#), fue aprobado el 24 de mayo de 2007. Reglamenta el uso, adquisición, mantenimiento, guarda y reemplazo de automotores y embarcaciones oficiales pertenecientes a la provincia de Buenos Aires.

Establece el alcance, la clasificación, registro, identificación y afectación. Las responsabilidades de las oficinas descentralizadas. El uso debido y responsable. Las autorizaciones. Prohibiciones. Abastecimiento de Combustibles. Accidentes. Seguros y sumarios.

A continuación se transcribe parte de él:

### **Capítulo 4**

**Responsabilidades de las Oficinas descentralizadas. Uso Debido. Uso Responsable. Autorizaciones. Prohibiciones. Abastecimiento de combustibles. Accidentes. Seguros. Sumarios**

**Será responsabilidad del jefe y/o encargado de la flota automotor y/o de embarcaciones oficiales de las diferentes dependencias, llevar a cabo las siguientes acciones:**

*Verificar el cumplimiento de las disposiciones establecidas al efecto del alistamiento de las unidades, antes, durante y después de su puesta en servicio.*

*Realizar el mantenimiento, conservación y reparaciones de las unidades conforme las normas de fábrica y directivas de la D.A.E.O. y llevar el pertinente registro interno de cada unidad.*

*Prever la guarda de las unidades (terrestres o náuticas) en recintos oficiales, seguros y preferentemente en locales cubiertos, salvo que por razones de mejor servicio, se autorice excepcionalmente por la autoridad jurisdiccional competente (Director General o cargo equivalente) a hacerlo en un lugar distinto, inspeccionando los mismos, tanto fijos o transitorios, con personal de esa Jurisdicción, a los efectos de que cumplieren con los elementos de seguridad necesarios para casos de siniestro, preservando de esta manera el patrimonio provincial.*

*Programar y registrar la logística del movimiento diario de las unidades, mediante hojas de ruta o libros habilitados y rubricados para una mejor operatividad de la flota a su cargo.*

*Instalar accesorios de uso corriente y aquellos que mejoren las cualidades técnicas del vehículo, siempre y cuando no modifiquen la estructura portante y sirvan para aumentar la estabilidad y seguridad de los mismos o los de uso específicos u obligatorios como ser: balizas, sirenas, blindajes, etc. Para el caso de las embarcaciones el equipo e instrumental se ajustará a la reglamentación marítima vigente.*

*4.1.6. Tener a su cargo la disposición del plantel de choferes y/o conductores afectados a su dependencia, debiéndose registrar diariamente las novedades de los servicios, pudiendo exceptuarse los asignados a los automotores de las Categorías A) y B), como así también, los correspondientes a la Categoría D) denominados **no identificables**. Cada jurisdicción deberá informar periódicamente a la D.A.E.O. su nómina de choferes y/o conductores.*

*Asignar las tarjetas de combustible Bapro-Copres a cada unidad afectada a un servicio. Registrará su consumo y controlará y asentará el kilometraje/millaje recorrido por cada unidad.*

*Comunicar a la D.A.E.O. todo accidente y/o siniestro dentro de las setenta y dos (72) horas hábiles de acaecido el mismo.*

*Confecionar los legajos correspondientes a las unidades a su cargo, los que contendrán los partes de accidentes, póliza de seguro y demás documentación que establezca la D.A.E.O.*

*Atender los auxilios mecánicos de emergencia y los traslados de vehículos con las grúas que posea cada dependencia.*

*Priorizar el mantenimiento y reparaciones de los vehículos y embarcaciones clasificados en la Categoría D), de acuerdo a la importancia y complejidad de las funciones que cumplan.*

*Uso Debido - Entiéndase por **uso debido** de los vehículos y embarcaciones oficiales a su estricta afectación al destino fijado para cada una de las categorías definidas en el Artículo 3° del presente Reglamento, aún aquellos que sean cedidos por convenios especiales.*

*Defínase como **uso responsable** por parte de los conductores, choferes, patrones y timoneles, al que comprende e impone:*

*4.2.1. a) Utilizar todos los vehículos oficiales exclusivamente para la atención de asuntos gubernamentales previstos como uso debido.*

*4.2.1. b) Acreditar su idoneidad mediante la presentación de la licencia habilitante, donde conste el tipo de categoría para conducir, otorgada por autoridad competente.*

*4.2.1. c) Mantener todas las leyendas identificatorias correspondientes a las categorías C) y D) en buen estado, conforme la normativa vigente en la materia.*

*4.2.1. d) Verificar el estado de conservación de las chapas patentes y en el supuesto de pérdida o sustracción, efectuar la denuncia ante la Autoridad que corresponda/ Prefectura Naval de la Jurisdicción pertinente, solicitar copia certificada de la misma e informar en forma urgente y escrita a la oficina con competencia jurisdiccional en la cual esté afectada la unidad, la que informará a la D.A.E.O. y ésta tramitará su reposición por ante la autoridad competente.*

*4.2.1. e) Alistar el vehículo, atender el abastecimiento y control de combustible, lubricantes, luces, sistemas de seguridad, y en general, todo lo conducente a la adecuada conservación vehicular.*

*4.2.1. f) Mantener y solicitar, de ser necesario, la reparación de la unidad, así como abstenerse de reparar el vehículo oficial por sí o por interpósita persona cuando ésta no se encuentre específicamente habilitada a tal efecto.*

*4.2.1. g) Cumplimentar los descansos intermedios durante el transcurso de las jornadas de trabajo, debiendo mediar entre el cese de una jornada y el comienzo de la otra una pausa no inferior a doce (12) horas.*

*4.2.1. h) Guardar los automotores en recintos oficiales o amarrar las embarcaciones en lugares designados al efecto, una vez finalizadas las tareas diarias, salvo que por razones de mejor servicio se autorice por parte de la Autoridad Jurisdiccional Competente (con nivel no inferior a Director General o cargo equivalente) a la cual se encuentre afectada la misma, a hacerlo en un lugar distinto.*

*4.2.1. i) Priorizar el mantenimiento y reparaciones de los vehículos y embarcaciones clasificados en la categoría **D** del Artículo 3° del presente, conforme la importancia de las funciones que cumplan.*

*Prohibiciones - Los conductores, choferes, patrones y timoneles o quienes hagan sus veces, tienen expresamente prohibido:*

*Utilizar los vehículos o embarcaciones oficiales para un destino distinto del legalmente previsto.*

*Conducir cualquier unidad con la licencia vencida o sin autorización, siendo personalmente responsables de las consecuencias de cualquier tipo que pudiere generar el incumplimiento de tal circunstancia.*

*Transportar personas a título benévolo en los vehículos y embarcaciones oficiales, con la excepción de los docentes de escuelas rurales o ribereñas cuando estos soliciten al borde del camino tal colaboración de manera inequívoca, o bien cuando las circunstancias particulares del caso ameriten proceder de tal manera en virtud de atender al auxilio de personas, entre otros casos que, interpretados razonable y restrictivamente corresponda proceder de igual manera.*

*Combustibles y Lubricantes - Su abastecimiento se efectuará a través del Sistema Bapro Copres establecido por el Decreto N° 2918/04 o el que pudiere sustituirlo en el futuro.*

*4.5. Accidentes de Tránsito - Cuando los gastos de reparación provinieren de un accidente de tránsito y el siniestro estuviere cubierto por la póliza de seguro respectiva o el gasto de reparación del daño propio generado no supere el monto establecido en el Artículo 80, Inciso 3, apartado b) del Reglamento de Contrataciones (Decreto 3.300/72 y modificatorios. T.O.2004) y siempre que no se hubieren generado lesiones en persona alguna y distinta de la del conductor; se prescindirá de la instrucción de sumario administrativo, excepto que los hechos del caso permitan presumir prima facie, la existencia de culpa grave o dolo de parte del responsable de la conducción, mantenimiento o guarda del vehículo o embarcación oficial.*

*Los conductores, choferes, patrones, timoneles o guardianes que en razón del uso debido de los vehículos y embarcaciones oficiales generaren daños a las mismas y/o a terceros en virtud de algún siniestro, quedan eximidos del pago de aquellos, los que serán atendidos con los recursos propios de cada jurisdicción.*

*Asimismo, cuando los gastos que ocasionen el mantenimiento y reparación de los automotores o embarcaciones oficiales provengan de su uso prohibido o indebido, se le dará intervención a la Contaduría General de la Provincia, en los términos del artículo 70 del Decreto- Ley de Contabilidad, sin perjuicio de toda otra sanción administrativa de carácter disciplinario que pudiera derivar del sumario que se ordene por tal razón.*

*4.b Seguros - Las pólizas de seguros que se tomen para la cobertura asegurable de los automotores y embarcaciones oficiales, serán contratadas con Provincia Seguros S.A., conforme lo previsto por el Decreto N° 785/04 o aquella norma que pudiere sustituirlo en el futuro, debiendo cubrir como mínimo la responsabilidad civil derivada de todo daño ocurrido en, por o con los vehículos oficiales.*

***Para el caso de siniestro, el conductor, chofer, patrón, timonel o guardián de la unidad deberá efectuar la pertinente denuncia ante la Autoridad que corresponda y poner en inmediato conocimiento tanto a la D.A.E.O. como a la Autoridad Jurisdiccional donde***

*se halle afectada la unidad, la cual denunciará el hecho ante el asegurador y, de corresponder, iniciará sumario administrativo.*

Observación:

La D.A.E.O., Dirección de Automotores y Embarcaciones Oficiales ahora se denomina D.A.O. (Dirección de Automotores Oficiales)

## Responsabilidades

La responsabilidad jurídica se presenta cuando una persona incumple un deber de conducta que ha sido señalada previamente por una norma jurídica. Cuando un conductor transgrede una norma de tránsito debe responder por las consecuencias que ello genera y que están determinadas por las normas vigentes. Así surgirán responsabilidades penales, civiles y contravencionales.

### Responsabilidad Civil en siniestros de tránsito

En cuanto a la responsabilidad civil, esta es de naturaleza extracontractual, de lo cual se advierte que el plazo para reclamar por parte de quien ha sufrido un daño proveniente de un accidente vehicular, es de 2 años contados desde la fecha en que se produce el mismo.

El conductor de automóviles está sujeto a una serie de deberes, cuya violación implican un incumplimiento, una transgresión a la normativa vigente, entre ellos se pueden mencionar los siguientes:

#### Deberes del Conductor

- ▶ Conservar el dominio efectivo del vehículo
- ▶ Conservar apropiadamente el vehículo
- ▶ Someterse a las reglas de tránsito

El incumplimiento de alguno de estos deberes generará responsabilidad por el accidente se produzca.

Será obligación del conductor y/o del asegurador reparar el daño que se haya causado. La Ley 24.449 presume la responsabilidad del conductor que carecía de prioridad

de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del accidente; en tanto el peatón goza del beneficio de la duda y presunciones a su favor mientras no incurra en graves violaciones a las normas de tránsito.

En el supuesto de un accidente ocasionado por menores de 21 años, la responsabilidad administrativa y/o civil es transferible a los padres, y/o a su tutor. En el caso de la responsabilidad penal esta es personal e intransferible.

## Características del obrar

- ▶ **Imprudencia:** Es el actuar con peligro, es decir, aquel que realiza un acto que las reglas de la prudencia indican no hacerlo.
- ▶ **Impericia:** Es no actuar en forma adecuada ante una situación determinada, por desconocimiento y falta de práctica en la conducción del vehículo.
- ▶ **Negligencia:** Es la ausencia de precaución, omisión, descuido voluntario y consciente en la conducción del vehículo, realizando un acto contrario al que exige la normativa vigente. Ej.: quien circula con el vehículo en mal estado.

## Responsabilidad Penal

Este tipo de responsabilidades se configuran cuando se comete un delito de los enumerados en el [Código Penal](#). Los delitos más comunes relacionados con la conducción son: lesiones leves, lesiones graves, lesiones gravísimas, abandono de personas, homicidios dolosos, culposos y/o con dolo eventual.

## Responsabilidad Contravencional

Actúa la justicia de faltas de cada jurisdicción. Resultan responsables los mayores de 14 años.

## Régimen de sanciones

Las sanciones por infracciones a la ley son de cumplimiento efectivo, es decir no pueden ser aplicadas con carácter condicional, ni en suspenso y consisten en:

- ▶ Arresto
- ▶ Inhabilitación

- ▶ Multa
- ▶ Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública
- ▶ Decomiso

## Arresto

La sanción en cuestión sólo procede cuando existe un alto riesgo, falta de responsabilidad, como así también falta de conciencia por parte de quien incurre en una infracción.

El arresto procede:

- ▶ Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes.
- ▶ Por conducir automotor sin habilitación
- ▶ Por hacerlo estando inhabilitado o con la habilitación suspendida.
- ▶ Por realizar en la vía pública destrezas no autorizadas (participar en picadas).
- ▶ Por ingresar a una encrucijada, con semáforo de luz roja a partir de la tercera reincidencia.
- ▶ Por cruzar las vías del tren sin tener espacio expedito.
- ▶ Por pretender fugar en caso de haber participado de un accidente.

## Multa

Sanción económica que se impone a los responsables de infracciones.

## Concurrencia obligatoria a cursos especiales de educación y capacitación

Este tipo de sanción tiene por objeto potenciar la educación vial e incidir culturalmente en la disminución de transgresiones a la normativa vigente. El Estado, de esta manera, busca concientizar a los ciudadanos, involucrándolos en un papel activo, y un compromiso social con la seguridad vial.

## Decomiso

Es una sanción accesoria a otra principal que importa la pérdida de los instrumentos o elementos expresamente prohibidos por la ley (reflectores, sirenas, escapes libres).

## Inhabilitación

Es la pérdida del privilegio de conducir sobre cualquier vehículo o solo una clase de ellos, ya sea por sentencia de la justicia ordinaria o por la de faltas, por un determinado lapso o en forma definitiva.

## Unidad 5

### > Accidentología vial

# U5

## Introducción

Para comenzar a entender este tema debemos empezar por definir el concepto de Accidentología Vial, cuáles fueron sus comienzos, a que apunta y en qué los ayuda en su futura tarea policial.

Podemos definirla como una técnica multidisciplinaria de investigación que tiene por objeto estudiar los accidentes derivados de la circulación vehicular y determinar las circunstancias, condiciones y resultados de dicho suceso, así como también elaborar y coordinar políticas de prevención y educación vial en base a problemáticas específicas<sup>3</sup>.

Esta técnica de investigación se va renovando día a día. Las automotrices van modificando sus unidades y desarrollando autos más veloces, confortables y silenciosos. Las carreteras, caminos y calles, generalmente, en nuestro país, no están diseñadas ni preparadas para esos nuevos vehículos. Por tal razón, es de suma importancia la conducción de forma segura y responsable. Y que el Estado mediante este estudio modifique y adapte las condiciones de circulación de la vía pública.

Por eso es imperante abordar temas acerca de que es la conducción segura y centrarnos en cómo podemos aportar desde nuestra función para evitar riesgos.

## Accidente vial o siniestro vial

Primeramente, es dable aclarar que un accidente es algo fortuito, que depende del azar, pero en este caso, la mayor parte de los accidentes viales, son producidos por descuido de conductores o transeúntes y que podrían haberse previsto. Por tal razón, desde este momento vamos a denominarlo **siniestro vial**, vamos a intentar mediante observaciones y estudios determinar las causas y negligencias de porqué se llevó a cabo el evento, cuáles fueron las condiciones y sucesos que lo desencadenaron.

Las causas de un siniestro pueden ser muchas, por lo que nos abocaremos a estas en primer término. Definimos como causa a aquella que concurre para producir un determinado resultado y es consecuencia de una combinación de factores simultáneos y secuenciales donde la ausencia de uno puede influir en que el resultado no se produzca. **Factor** es cualquier circunstancia que contribuya a un resultado.

Los factores los podemos clasificar en tres grandes grupos que conforman en triángulo accidentológico:

- ▶ Factores mecánicos
- ▶ Factores humanos
- ▶ Factores ambientales

---

3

<https://es.slideshare.net/piedadelizaborthortizvera/accidentologia-vial-miat#:~:text=ACCIDENTOLOGIA%20VIAL%20Y%20MIAT%20SE,tambi%C3%A9n%20elaborar%20y%20coordinar%20pol%C3%ADticas>



## Factor mecánico

En este grupo se incluyen todos los aspectos del vehículo: mala conservación, precarios elementos de seguridad activos (luces, frenos, dirección, etc.) y pasivos (airbags, apoyo cabeza, cinturones de seguridad, etc.), falta de elementos preventivos, etc.

## Factor ambiental

En este grupo incluimos todos aquellos factores meteorológicos (lluvia, humedad, neblina, etc.) y viales (estado de la calzada, señalización, etc.).

## Factor humano

En este grupo se encuentran todos los factores psicológicos, físicos y conocimientos del conductor, acompañante, pasajeros/as y peatones.

Para lograr una conducción segura, o mejor dicha una conducción con menos factores de riesgo, debemos tener en cuenta a la hora de circular los siguientes puntos:

- **Mecánico:** realizar una observación completa del vehículo, líquidos, frenos, ruidos, estado de las cubiertas y colocar espejos en la posición adecuada antes de comenzar a conducir. Realizar los controles de VTV y revisión mecánica del vehículo según las especificaciones del fabricante.

- **El/la conductor/a:** debe estar descansado, en un estado psicofísico estable. No haber ingerido bebidas alcohólicas ni psicofármacos y conducir concentrado en los imprevistos que se puedan presentar en la vía pública. Los peatones atentos a la señalización y al tránsito, cruzar la calle por pasos peatonales o sendas. El comportamiento del conductor y del peatón son los factores más comunes para que se produzca un siniestro vial. Por tal motivo, es esencial que gocen de óptimas condiciones psicológicas y físicas posibles. El estrés, el consumo de alcohol o fármacos, el cansancio, la alta velocidad, el celular y demás elementos de distracción se deben tener en cuenta a la hora de intentar reducir la cantidad de siniestros.
- **Ambiental:** Tener en cuenta a la hora de conducir los factores climáticos, lluvia, nieve, granizo y tomar los recaudos de las velocidades máximas para la conducción. En caso de neblina o granizo, detener el vehículo en zona segura, hasta que sea seguro continuar la marcha.

## Rastros de un siniestro vial

En todo siniestro vial, los vehículos dejan marcas o huellas de neumáticos. Estas pueden clasificarse de la siguiente forma:

### Huellas de frenado

Se originan en maniobras de frenado violento de vehículos que carecen de sistema ABS. En estos casos las ruedas se bloquean por acción de los frenos y los neumáticos se deslizan longitudinalmente sobre la calzada ofreciendo siempre la misma zona de contacto a la fricción. Esta situación origina un incremento de temperatura en la zona de contacto neumático-piso que ablanda el compuesto de caucho y facilita el desprendimiento de partículas que al depositarse sobre la vía de circulación marcan las denominadas huellas de frenado. Estas huellas se caracterizan por presentar estrías longitudinales en concordancia con los canales de drenaje de la banda de rodamiento.

### Huellas de derrape

Se originan cuando los neumáticos se deslizan lateralmente. La fricción producto del deslizamiento, aumenta la temperatura en la zona de contacto neumático-piso y en consecuencia, los neumáticos desprenden partículas de caucho que demarcan la huella sobre la calzada.

Los derrapes pueden ocurrir en automotores que al realizar un giro en curva superan la llamada velocidad crítica; esto ocasiona una roto traslación del rodado que se manifiesta inicialmente con un desplazamiento lateral del tren trasero de ruedas.

## Huellas de aceleración

Se producen ante un exceso de la aceleración que disminuye la adherencia a la calzada de las ruedas del eje tractor, provocando que estas giren más rápido de lo que correspondería. Estas huellas también presentan un ancho similar al del neumático y estrías longitudinales. A diferencia de las huellas de frenado, las huellas de aceleración tienen una tonalidad oscura al inicio que progresivamente se aclara hasta mostrarse tenue en su fase final.

## Huellas de rodadura o impronta

Aparecen cuando el vehículo circula sin fricción sobre una superficie blanda como tierra o césped. En el primer caso puede distinguirse el dibujo de la banda de rodamiento del neumático; en el segundo caso, la hierba quedará aplastada y no será arrancada. Como el neumático no se desliza lateralmente, el ancho de la huella será similar al ancho del neumático que la produce.

## Seguridad y prevención vial

Para abordar este tema debemos saber que, para realizar un plan de contingencia de posibles siniestros viales, tenemos que recaudar la mayor información posible sobre el lugar y la cantidad de siniestros ocurridos y su frecuencia. Para poder prevenir y tomar medidas en relación a un lugar específico los expertos valorarán el lugar según lo explicado por **Hyden** en su pirámide la cual intentaremos explicar a continuación.

## Pirámide de Hyden

La seguridad vial está relacionada con un conjunto complejo de factores, entre los que se incluyen los usuarios de las vías, y los vehículos. Cualquier cambio en el comportamiento de los vehículos o de los seres humanos, requiere soluciones de largo plazo, sin embargo, mejoras en lo relacionado con el tránsito, cambios de ingeniería o de diseño, pueden hacerse relativamente rápido.

Las técnicas de conflictos de tránsito posibilitan el estudio ágil y simple de los riesgos en él. Es posible determinar en qué medida un lugar es peligroso después de tres a cinco días de estudio de conflictos y de ser

necesario, proponer soluciones apropiadas. Las TCT (**Técnicas de Conflictos de Tránsito**) no requieren equipamiento complicado y los observadores están preparados para llevar a cabo estudios después de una semana de entrenamiento.

Generalmente, las medidas de seguridad se hacen en términos de números de accidentes y de sus consecuencias, tales como: pérdidas de vidas, heridos graves y pérdidas materiales.

Estadísticamente, los datos de accidentalidad han proporcionado información necesaria para identificar los **puntos negros** en la red viaria, al mismo tiempo que generan información acerca de deficiencias o necesidades de los usuarios de las vías.

Los datos de accidentalidad no se pueden aplicar a toda la red viaria para evaluar su grado de seguridad, ya que en muchos lugares no cuentan con estos datos o simplemente nunca ha ocurrido un accidente. En el caso de la implementación de una nueva medida de seguridad en un tramo determinado, sería imposible aplicar los datos de accidentalidad, pues ésta sería una nueva configuración en la que no se cuenta con datos previos de accidentes.

Así pues, factores como estos hacen imposible el uso de datos de accidentalidad en la evaluación de la seguridad en determinados lugares.

Es necesario, por tanto, evaluar la seguridad de otra forma. Por ello, se sugieren **medidas de proximidad al accidente**, basadas en medidas espacio-temporales de la proximidad de los usuarios de la vía (o sus vehículos) al supuesto punto de colisión.

Una ventaja de estas medidas es que situaciones en las que hay un cierto grado de peligrosidad suceden más frecuentemente que los accidentes como tal. También estos indicadores implican un adelanto en la seguridad del tráfico, pues identifican problemas de seguridad antes de que sucedan los accidentes, con lo cual se genera la necesidad de unos indicadores de conflictos en el tránsito. (Wikivia, 2010)

## Unidad 6

> Precauciones para conducir

# U6

# Administración e ingeniería del tránsito

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

Para conducir con seguridad es necesario tener en cuenta algunos principios o leyes físicas que trabajaremos a continuación.

## Inercia

Cuando nos desplazamos en un vehículo y accionamos el embrague, el rodado no se detiene en forma inmediata, pues la fuerza de la inercia lo hace continuar en movimiento. Esto aumenta, acorde a la velocidad a la que nos desplazamos.

Para detenerlo, reduciendo la fuerza de la inercia que lo empuja, es necesario apretar el freno del automóvil y la fricción de los neumáticos sobre el camino (cinta asfáltica), debemos considerar en tal situación el estado de los neumáticos y si el camino está húmedo, la distancia de frenado será mayor a la de piso seco.

Cuando el centro de gravedad de un rodado es muy alto y oblicuo, este tendrá más posibilidad de caerse hacia uno de sus lados; por tal motivo, la carga que se haga en el rodado, deberá ser lo más bajo posible y siempre hacia el centro del vehículo.

## Fuerza centrífuga

Tiende a mantener en línea recta un vehículo cuando entra en una curva donde hay una relación matemática con la velocidad, cuando mayor es ésta, mayor será el riesgo de salir desplazado del camino o de invadir la mano contraria, según sea la curva hacia la izquierda o derecha, y en ambos casos se puede volcar.

Cuando el volante se acciona en una curva o esquina, el rodado tenderá bajo la fuerza centrífuga a irse hacia afuera. La fuerza centrífuga aumenta en proporción a la velocidad de desplazamiento y a lo cerrado de la curva; por lo tanto, lo recomendable es ir accionando el pedal del freno y aminorar la velocidad en el último tramo recto de la ruta, para acceder a

la curva con la seguridad de manejo y control del rodado, evitando cualquier circunstancia imprevista.

## Impacto

La gravedad de un accidente de tránsito está en relación con la magnitud del impacto. En estudios realizados se ha logrado determinar que un vehículo cuando choca de frente contra un objeto fijo o inmóvil a 35 km/h, los daños equivalen como si fuera lanzado de un 1er piso, en caída libre; y a 65 km/h, el efecto sería similar; pero el rodado debería ser lanzado desde un 5to piso. Por tal situación se debe tener especial cuidado cuando se conduce a alta velocidad.

## Energía cinética

Cuando un vehículo se desplaza, está produciendo **energía de movimiento**, que podríamos llamar fuerza viva. Si uno intenta detenerlo necesita oponerle cierta fuerza, la que deberá ser mayor cuando mayores sean el peso y velocidad del móvil.

En la energía cinética tiene mayor incidencia el aumento de la velocidad que el peso del móvil. Por eso es tan tremendo un choque frontal entre dos vehículos, ya que la energía resultante, surge de la suma de ambas fuerzas.

## Fricción

Se denomina así a la resistencia producto de la interacción o movimiento de dos superficies en contacto mutuo, cuya magnitud depende de las características de ambos. Si arrastramos una cosa sobre el suelo: la relación entre la fuerza de gravedad y la que hacemos para mover el objeto, se llama **coeficiente de fricción**.

Este **agarre** -como podríamos denominarlo- entre los neumáticos y el camino, depende de los siguientes factores:

- Tipo de material del neumático, su diámetro, ancho, presión de inflado y trato que ha tenido.
- Características y superficies de las diversas piezas del material rodante
- Velocidad desarrollada y peso de la carga que soporta

- Condiciones del camino: seco, húmedo, mojado, deteriorado, áspero con nieve o con hielo.

Como vemos, hay muchas circunstancias que condicionan este **efecto de fricción**, que debemos conocer para poder tener un buen control del vehículo. Su importancia es tal que de ellos depende mucho. Es decir, en la marcha de un vehículo todo depende de un área de contacto **cubierta- pavimento** cuya superficie total es inferior a la de las palmas de las manos.

## La velocidad

La velocidad es una de las principales causales de accidentes de tránsito, por tal motivo, la limitación de la misma en ciertas calles y/o caminos, se realiza con el fin de dar seguridad a los usuarios de las mismas:

Cuando se sobrepasa la velocidad máxima permitida o reglamentada, la seguridad disminuye notablemente.

Ciertos límites de velocidad en ciertos lugares, es el resultado de estudios, como ser el flujo de tránsito, en distintos horarios, etc.

La velocidad máxima de circulación no es necesariamente la velocidad establecida, sino aquella que ofrece mayor seguridad para el automovilista, los demás bienes y personas.

Siempre que se conduce un vehículo, se debe tener en cuenta las condiciones climáticas, que agravan o modifican nuestra conducción.

## Efectos de la velocidad

La fuerza centrífuga, la inercia y el impacto, aumentan en proporción al cuadrado de la velocidad del vehículo: si se duplica la velocidad la distancia de frenado deberá aumentarse en 4 veces y no en 2.

La velocidad es el espacio recorrido en una unidad de tiempo, que se expresa en Km/h o en m/s (metros por segundo).



Ejemplo: a 36 km/h se recorren 10 metros en 1 segundo.

Este concepto, nos lleva a pensar cómo se regula la velocidad en el tránsito vehicular, pudiendo recurrir a la [Ley Nacional de Tránsito N° 24.449](#), a la cual la normativa provincial se encuentra adherida en el texto de su Artículo 1°.

Así, la Ley N° 24.449, establece en su artículo 50, el término **Velocidad Precautoria**, y lo define de la siguiente manera:

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

Este artículo vislumbra que la velocidad de un vehículo, debe estar determinada por distintos factores, como ser: factor humano, en lo que respecta al estado de salud del conductor, el factor mecánico, referido al estado del rodado, y factor ambiental, como por ejemplo, la visibilidad determinada por las condiciones del tiempo; también influyen, la carga o exceso de peso que pueda llevar el automotor, que repercutirá al momento de frenar, la densidad del tránsito para evitar siniestros, ésta confluencia de factores, inciden en la capacidad que debe tener el conductor para ejercer el total dominio de su vehículo, y si a pesar de ejercerlo, entorpece el tránsito, debe abandonar la vía o detener la marcha.

## Velocidad máxima

Las velocidades máximas, están tipificadas por el **artículo 51** de la norma aludida, donde los distintos límites, varían de acuerdo a las zonas y vías Multicarriles. Dejando asentado también los límites máximos especiales, en determinados casos del tránsito.

**Artículo 51. Velocidad Máxima. Los límites máximos de velocidad son:**

**En zona urbana:**

*En calles: 40 km/h.*

*En avenidas: 60 km/h.*

*En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos.*

**En zona rural:**

*Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h.*

*Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h.*

*Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h.*

*Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h.*

**En semiautopistas:**

*Los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;*

**En autopistas:**

*Los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;*

Por su parte, el artículo siguiente, indica los límites mínimos:

**Artículo 52. LÍMITES ESPECIALES.**

*Se respetarán además los siguientes límites:*

**a) Mínimos:**

*1. En zona urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía;*

*2. En caminos y semiautopistas: 40 km/h, salvo los vehículos que deban portar permisos, y las maquinarias especiales;*

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

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

Como enuncia el Manual del Conductor de la provincia de Buenos Aires, «la desinformación, el desinterés, la ignorancia, la negligencia, la distracción, la impericia, la torpeza y la temeridad son los principales estados de ánimo o de carácter que se deben tratar de dominar, porque son los que originan o inciden en la producción de un siniestro».

## Vehículos de Emergencias

Como ya detallamos, los vehículos de seguridad y emergencias, tienen características visuales, lumínicas y sonoras, que son utilizadas para denotar su presencia, más adelante, veremos en el tema específico, que esto constituye una forma de prevención.



Dichas particularidades, permiten a éste tipos de vehículos, relativas licencias al momento de circular, como ser no respetar las normas de tránsito, anteponiendo siempre el

principio de evitar un mal mayor, que aquel que se quiere evitar; cumpliendo el deber de anunciar su presencia, con las balizas distintivas y sirena respectivas.

#### **Ley 24.449. Artículo 61**

*VEHÍCULOS DE EMERGENCIAS. Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver.*

*Estos vehículos tendrán habilitación técnica especial y no excederán los 15 años de antigüedad. Sólo en tal circunstancia deben circular, para advertir su presencia, con sus balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido requiriera extraordinaria urgencia.*

*Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance para facilitar el avance de esos vehículos en tales circunstancias, y no pueden seguirlos. La sirena debe usarse simultáneamente con las balizas distintivas, con la máxima moderación posible.*

#### **Decreto 779/95 Reglamentación de la ley 24449**

##### **ANEXO I**

*Art. 61. — VEHÍCULOS DE EMERGENCIA.—*

- 1. Las balizas se deben ajustar a los requisitos del inc. f del Art. 40;*
- 2. Ningún vehículo no autorizado puede usar ni tener señales sonoras no reglamentadas (sirena);*
- 3. Los usuarios de la vía pública, facilitarán la circulación de los vehículos en emergencia, dejando la vía expedita, acercándose al borde derecho lo más posible y deteniendo la marcha en el momento de su paso, sin entorpecer a los restantes para que efectúen las mismas maniobras. En autopistas, semiautopistas y caminos, no es necesario detener el vehículo, siempre que se deje libre el carril correspondiente.*

## Tipos de conducción especial

Existen diferentes tipos de conducción especial (ambulancias, bomberos, móviles policiales, etc). Estos tienen en común que su función no sólo es la conducción de un vehículo para ser desplazado, sino también desarrollar otra tarea mientras se conduce.

En el caso de los móviles policiales el personal tiene la responsabilidad agregada de:

- ▶ Patrullar con fines preventivos.
- ▶ Custodiar.
- ▶ Seguir un vehículo particular por haber infringido las leyes vigentes y/o leyes de tránsito.
- ▶ Cerrar calles con fines operativos.
- ▶ Regular la circulación de otros vehículos, etc.

Cada una de estas tareas tiene una característica y un fin propio y diferenciado. Todas se realizan respetando la legislación y normativas vigentes tanto como a su medio social.

En el caso de un seguimiento, utilizamos el vehículo con fines intimidatorios que, ante una conducta reticente del conductor, no puede llevar a una circunstancia en donde se extralimiten las normas, se prejuzgue o se magnifique la conducta del conductor del vehículo en cuestión. Por tal razón debemos aplicar maniobras que no provoquen un daño mayor.

El vehículo puede transformarse en un arma y en raras oportunidades o casos específicos es considerado este hecho por la legislación vigente. Cabe destacar que en nuestro país no está permitida la persecución con daño intencional al vehículo perseguido, siendo considerado esto como acto criminal.

Cualquier maniobra que en desplazamiento alterara el centro de gravedad de otro vehículo llevará indefectiblemente a un daño de consideración. Una cosa es el encierro calculado y controlado con fines de detención y otra muy diferente es el daño colateral por un hecho inespecífico.

## Maniobras en operación de emergencia

Durante el desempeño del trabajo policial en varias ocasiones se tendrán que realizar maniobras diversas, donde se requiere de la unidad toda su potencia, estabilidad, etc. A este respecto, recordemos, la pericia del conductor es altamente condicionante del resultado de

estas operaciones; tendrá que dar lo mejor de su capacidad de manejo y conducción experta.

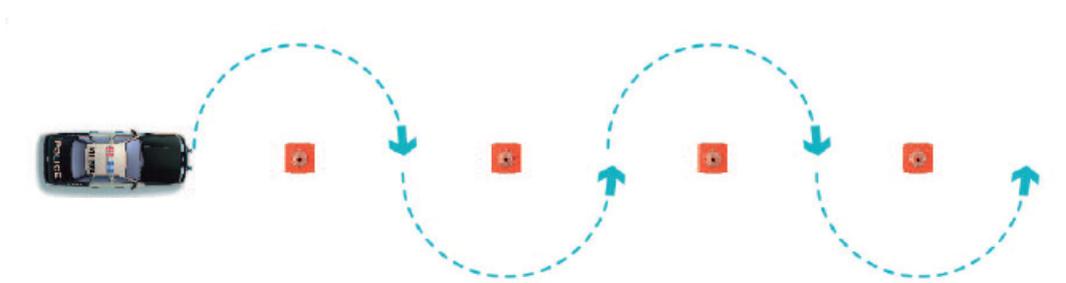
Todos los desplazamientos de emergencia deben realizarse extremando las precauciones, atendiendo al tránsito circulante y anunciando la situación de intervención con los dispositivos de emergencia y encendido de luces correspondientes.

Algunas de las maniobras pueden ser planificadas, pero en general la necesidad de implementarlas se presenta en situaciones imprevistas, obligadas por obstáculos en el camino, por la forma, terreno, velocidad, que se requiere o tal el caso, encontrarnos en una operación de extrema urgencia.

Los virajes bruscos, paso por espacios reducidos, en gran medida no se pueden prever y se realizan casi de manera refleja, por encontrarse fuera de la conducción normal; esto es, no se aprende, y no se adquiere la pericia si no es a través de la experiencia. Presentaremos seguidamente algunas de las maniobras más complejas de uso en situaciones de emergencia.

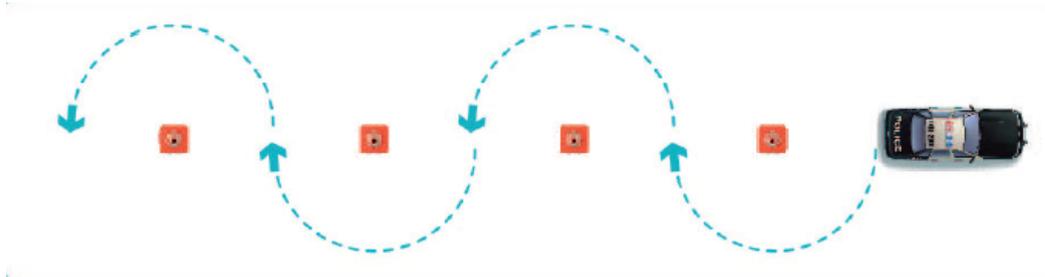
## Manejo en Slalom hacia Adelante

Es una maniobra que en su marcha hacia adelante, se va cambiando de carril delimitadas por conos.



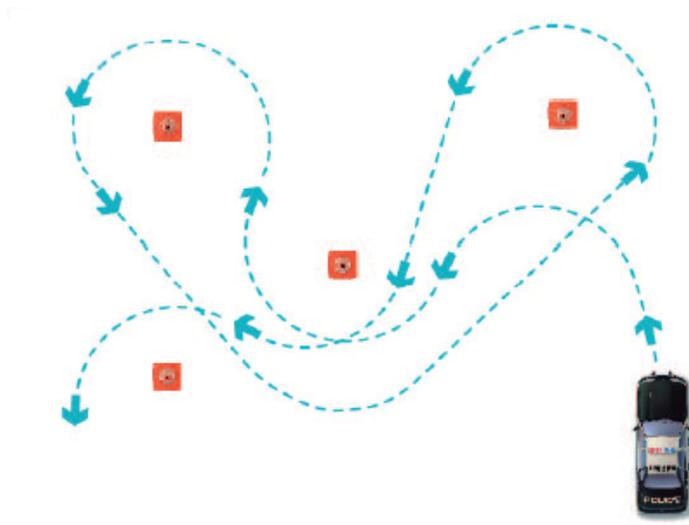
## Manejo en Slalom hacia atrás

En este tipo de manejo, el desplazamiento se realiza tipo marcha atrás, la cual lleva su variante el uso correcto de todos los espejos retrovisores de la unidad.



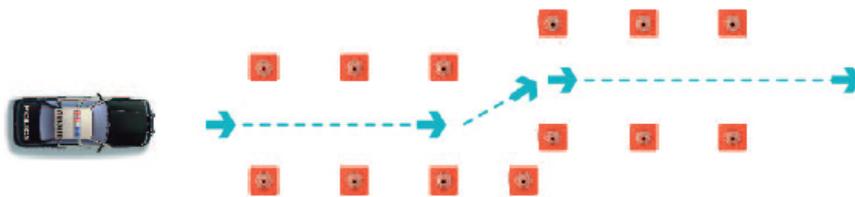
## Slalom en ocho

Para esta maniobra es muy esencial la velocidad controlada, dado que en todo su recorrido la unidad pierde la adherencia con el pavimento e incluso puede dejar dañado el sistema de dirección y amortiguadores o realizar un vuelco de la unidad. Esta maniobra se aconseja únicamente con unidades preferentemente nuevas, por sus desgastes en sus componentes, amortiguación, dirección, embrague y cubiertas.



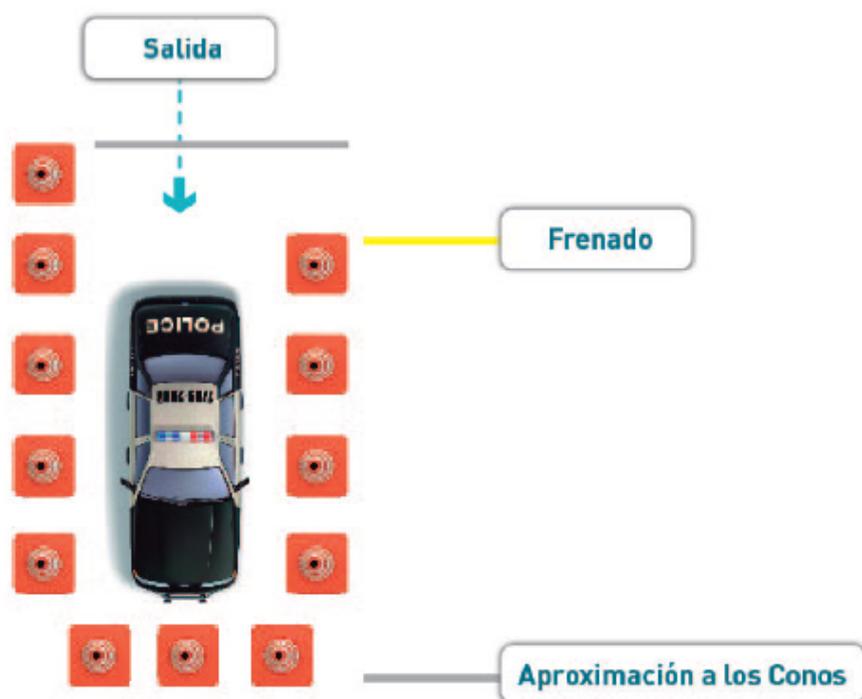
## Frenada de emergencia y cambio de carril

En esta maniobra se procede a una frenada controlada y cambio de carril para continuar con la marcha, siempre hacia adelante.



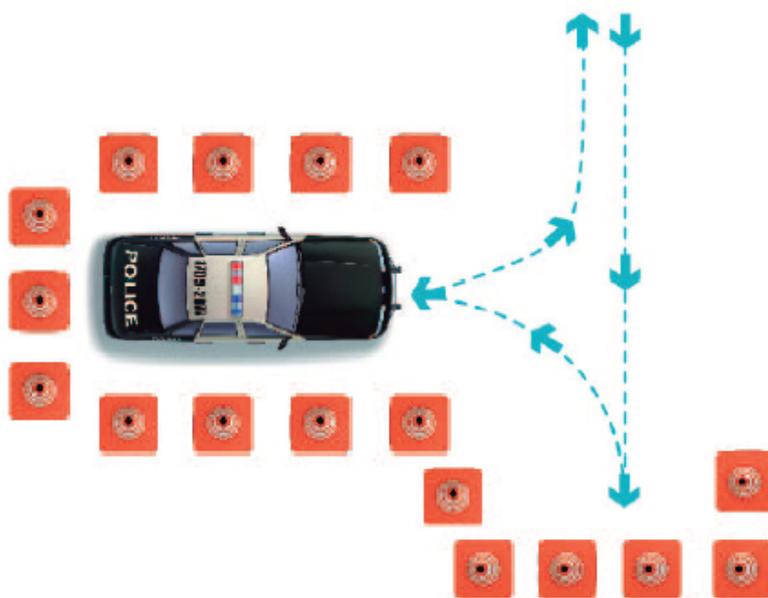
## Entrada a calle sin salida y frenada controlada

Para esta maniobra se requiere una velocidad no mayor a 60 km por hora, con entrada al cajón, frenado repentino y detención total del vehículo.



## Entrada con frenada controlada e ingreso en reversa al cajón y salida

Esta maniobra es idéntica a la anterior adjuntándose, la reversa de la unidad y girando toda la dirección del mismo hasta entrada al cajón y saliendo nuevamente para regresar al punto de partida.



## Conducción vuelta "J"

Si bien se trata de una maniobra extrema, se la presenta partiendo de la consideración de que debe ser conocida, tomando en cuenta situaciones en las que imprevistamente deba operarse a alta velocidad, en caso de fugas o ataque directo hacia el personal policial o personas protegidas. En estos casos, el conocimiento de esta maniobra, bien aplicada, contribuye a la conservación del centro de gravedad del móvil, evitando vuelcos o embestidas contra terceros, otros móviles, etc. Es una forma de retornar y quedar en posición de retomar la marcha hacia adelante.

Tiene la particularidad de iniciarse en marcha atrás. Se la realiza según la secuencia que sigue:

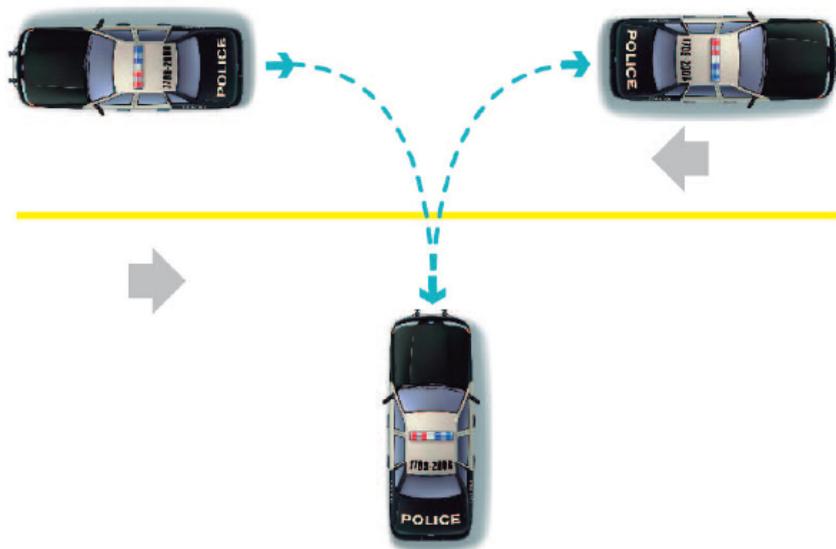
1. Detener la marcha del vehículo sobre el centro del carril.
2. Observar que la vía esté libre de tránsito.
3. Dar marcha atrás en línea recta.
4. No aplicar los frenos en ningún momento.
5. Girar el volante hacia el lado izquierdo.
6. En vehículos de transmisión automática, se puede conservar la palanca en posición "R" hasta terminar el giro, y después se pasará a "D". En vehículos de transmisión estándar se puede hacer el cambio de reversa a **primera** durante el giro, oprimiendo el embrague y liberándolo al finalizar el giro, para iniciar la marcha hacia delante.
7. El giro dependerá de la velocidad y posición del volante, el cual se regresará de acuerdo como sea necesario.
8. Con el vehículo en posición, hacer el cambio de velocidad hacia adelante e iniciar la marcha.
9. Si el vehículo comienza a detenerse, se aplica levemente el freno y se acelera. La aceleración nunca debe perderse en su totalidad.



## Vuelta en "Y"

Es de uso más común y de menor riesgo. Es la forma más práctica, segura y rápida de retornar en un camino de 2 carriles. A diferencia de las anteriores, se realiza a menor velocidad, según el siguiente procedimiento:

1. Detener la marcha y ubicarse en el extremo derecho de nuestro carril.
2. Dar marcha atrás girando el volante hacia la izquierda.
3. Al llegar al límite del camino, dar marcha hacia adelante, girando la dirección totalmente hacia el lado derecho.



## Diferentes tipos de vehículos

En la actualidad hay una gran variedad de vehículos con diferentes características y diferentes tecnologías. Si bien podríamos hacer una clasificación de todos ellos, vamos a citar dos tipos de vehículos que se utilizan para la actividad diaria policial.

**En primer lugar**, ubicamos a los vehículos tipo sedán de cuatro puertas, con un peso aproximado de 1.000 kilos. Este tipo de automóviles constituye la herramienta mayoritaria para el desempeño de la labor policial. En estado óptimo de conservación suelen ser vehículos ágiles, con una motorización promedio de 1.600 cm<sup>3</sup>, que poseen ocho o dieciséis válvulas, según el modelo.

En su gran mayoría suelen comportarse de manera ágil y no suelen superar como velocidad máxima los 160 kilómetros por hora promedio. En líneas generales son vehículos

estables, aunque algunos de ellos a velocidades superiores a 120 kilómetros por hora suelen perder cierta estabilidad. Se utilizan básicamente para trabajo urbano.

**En segundo lugar**, las fuerzas policiales han incorporado en los últimos años las camionetas, o pick-ups. Este tipo de vehículos suelen tener una motorización de mayor fuerza y un óptimo nivel de potencia. Si bien son recomendados para trayectos largos o geografías adversas, se los viene utilizando para patrullaje urbano. Tienen un buen desempeño para la tarea policial y requieren de una conducción y cuidados diferentes con respecto a los móviles citados en primera instancia. Poseen un centro de gravedad un poco más alto que los vehículos tipo sedán. A altas velocidades y sin mantener cuidado en la conducción y un mantenimiento mecánico adecuado pueden parecer inestables. Son vehículos más anchos y más altos que los primeros, y si bien son ágiles, son más incómodos a la hora de patrullar ciertas calles angostas a velocidades controladas. Es muy importante la capacitación y el conocimiento de estos vehículos, ya que si bien cualquier conductor profesional puede conducirlo de manera apropiada, las características de peso, fuerza y potencia hacen que se convierta en una herramienta diferente con respecto a los primeros.

**En el parque automotor de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, los vehículos con tracción en las cuatro ruedas son camionetas de variadas marcas, como:**

- ▶ **Toyota Hilux**
- ▶ **Ford Ranger**
- ▶ **Volkswagen Amarok**

No obstante, estas diferencias, coinciden en su tamaño, con un peso casi similar, medidas de las cubiertas, etc., y obviamente conducir este tipo de vehículos, no resulta similar que hacerlo con un rodado de menor porte, sobre todo, si tenemos en cuenta los factores que inciden en su trayectoria, donde la velocidad es una de sus características relevantes. Sin embargo, al intentar frenar la trayectoria, o realizar un giro repentino, hace que se pierda su eje de equilibrio perdiendo el control del vehículo, por tal razón, no es aconsejable circular a gran velocidad en zonas urbanas o suburbanas.

## **Conducir con una climatología desfavorable**

### **Condiciones de visibilidad**

## Niebla o bruma

Según la revista **Seguridad Minera**, en su artículo “**Manejo defensivo: uso de frenos, condiciones y sobrecarga del vehículo**”, en condiciones de escasa visibilidad (neblina o bruma) deben extremarse los cuidados al conducir.

Observar los siguientes:

- ▶ Disminuir la velocidad, manteniéndola constante.
- ▶ Se debe reducir la velocidad gradualmente para evitar colisiones traseras. No lo haga bruscamente.
- ▶ Aumentar la distancia hacia los otros vehículos.
- ▶ Si fuera necesario detener el vehículo, elegir un lugar seguro y señalizado debidamente.
- ▶ Nunca conecte las luces de emergencia (balizas) con el vehículo en movimiento.
- ▶ Conduzca con la luz baja conectada.
- ▶ Para evitar el empañamiento de los vidrios, abrirlos o utilizar el sistema de ventilación, preferentemente con el aire acondicionado conectado.

## Conducción nocturna

Observe ciertos cuidados con los faros principales de los vehículos que transitan en sentido contrario. Durante la noche, sus pupilas están totalmente abiertas para poder captar el máximo de luz posible. Cuando los faros principales del vehículo contrario encandilan la visión, las pupilas de los ojos demoran de 4 a 7 segundos para restablecer su visibilidad. Conducir a 80 km/h significa recorrer una distancia de 90 a 160 metros totalmente a ciegas. Para tener una idea, un campo de fútbol tiene 110 metros. Siendo así, al observar un vehículo desplazándose en sentido contrario con las luces altas encendidas, proceder de la siguiente forma:

- Disminuya la velocidad y aumente la distancia entre el vehículo de adelante y el suyo.
- Señalice con los faros principales para comunicarse con el otro conductor, en caso que no haya ningún vehículo adelante, indicándole una disminución de intensidad.
- Dirija la vista hacia la derecha, hacia el borde de la carretera; nunca mire directamente hacia los faros principales del otro vehículo.

## Luminosidad excesiva

Para protegerse de la excesiva luminosidad del sol, use lentes oscuros apropiados. Mueva el parasol hacia delante, proporcionando sombra a los ojos; cuando el parasol es usado manténgalo siempre hacia adelante.

## Condiciones climáticas

La lluvia y la niebla pueden reducir la capacidad de ver y de ser visto. Tornan la superficie del camino más resbaladizo, dificultando maniobras como frenar y tomar curvas. Cuando la lluvia recién comienza a caer sobre la carretera, el agua desprende el aceite que está en la superficie, tornando la misma más resbaladiza y peligrosa.

## Hydroplaning (Hidroplaneo)

*Hydroplaning* significa conducir sobre una fina capa de agua, lo que indica que los neumáticos no están en contacto con la superficie del pavimento.

Este fenómeno ocurre por la combinación de los siguientes factores:

- Velocidad muy alta para la condición del camino.
- Cantidad excesiva de agua sobre el pavimento.
- Profundidad insuficiente en los surcos del dibujo de los neumáticos.
- Aceite y residuos en la carretera.

Al conducir bajo la lluvia, disminuya la velocidad y aumente la distancia que lo separa del vehículo de adelante. Recuerde que los conductores a su alrededor pueden perder el control del vehículo. Mantenga la atención sobre su entorno y las distancias recomendadas de frenado.

## Manejo defensivo

El manejo defensivo consiste en una serie de buenos hábitos mediante los cuales se llega a evitar colisiones, atropellos, caídas y, en general, todo accidente de tránsito.

Según el **Manual de educación y seguridad vial de Costa Rica**, se entiende como el conjunto de una serie de buenos hábitos, mediante los cuales se llega a evitar colisiones, atropellos, vuelcos y toda clase de accidentes de tránsito.

## Reglas de conducción defensiva.

(Según Manual de Conducción a la Defensiva de Oscar Díaz Sanchez)

### Con el conductor del vehículo de adelante.

- ▶ Esté alerta y mantenga una prudente distancia con el vehículo de adelante.
- ▶ Anticípese a los acontecimientos, observando más allá del conductor que circula delante, previniendo situaciones que puedan hacerlo detener repentinamente. Use la regla de los dos segundos, descrita más adelante.
- ▶ Cuando las condiciones del tránsito fueran desfavorables, aumente la distancia respecto al vehículo de adelante.
- ▶ Al ver la luz de freno del vehículo que circula delante, apoyé en el freno.
- ▶ Recuerde: el otro conductor ya frenó cuando usted aún está pisando el acelerador.

### Con el conductor del vehículo de atrás

La primera regla de conducción a la defensiva con relación a los conductores que circulan detrás de su vehículo, es posicionar correctamente el apoyacabeza, el cual deberá apoyar la parte posterior del cráneo (a la altura de los ojos) y la nuca.

Manteniéndola en la posición baja, aumentará la gravedad de la lesión, produciendo el denominado **efecto látigo**, que es el que realiza la cabeza respecto al cuerpo en toda embestida del vehículo que sea producida por su parte trasera.

### Procedimientos básicos a seguir

- ▶ Demuestre sus intenciones, creando condiciones para que el otro conductor ajuste la conducta con su manera de conducir. Utilice los indicadores de giro, las luces de frenos, para hacer la señalización.
- ▶ Disminuya la velocidad y deténgase suavemente, manteniendo una distancia segura con el vehículo de adelante.

- ▶ Cuando tenga un vehículo a su costado, disminuya la velocidad y facilite su adelantamiento. aumente la distancia con el vehículo que circula delante y disminuya la velocidad suavemente y con cortesía, colaborando para que el otro conductor llegue a su destino.
- ▶ Siempre, al detener el vehículo, manténgase a una distancia que permita divisar las ruedas traseras del vehículo de adelante. De esta forma, tendrá un espacio suficiente para moverse hacia delante en caso que el vehículo de atrás se mueva sobre el suyo.

## Factores que afectan a la conducción

- ▶ Condiciones del vehículo (mantenimiento general)
- ▶ Condiciones del conductor (estado físico- emocional)

## Seguridad del conductor

Son elementos que reducen al mínimo los daños de los ocupantes del rodado, que se pueden producir en el caso de que ocurra un accidente de tránsito y este se transforme en inevitable.

### Cinturón de seguridad

Se utiliza para contener y sostener a los ocupantes del automóvil en su asiento dado que, ante una maniobra brusca o un impacto con otro vehículo, éstos salgan despedidos por el parabrisas o impacten contra el volante o tablero, dicho elemento cuenta con un dispositivo que traba o bloquea el mecanismo en el caso de sufrir una marcada desaceleración.

Existen varios tipos de cinturones de seguridad; a saber:

- ▶ **De cintura:** fueron los primeros tipos de cinturones de seguridad que se usaron en los automóviles. En la actualidad este tipo de cinturones se siguen usando en aviones y micros de largas distancias.

Hay estudios que manifiestan que se evitarían un 40 % menos de muertes en accidentes de tránsito si se utilizaran este tipo de sujeción.

- ▶ **De cintura y bandolera:** creado y utilizado por primera vez, en los vehículos de marca Volvo, es el que se utiliza en casi todas las marcas de vehículos que circulan en el

mundo actualmente. Hay estudios que indican que el 53% de las muertes en accidentes de tránsito se podrían evitar si se utiliza este tipo de sujeción por parte de los conductores.

- ▶ **Doble hombro y pelvis:** este tipo de sujeción es muy utilizado en vehículos de competición.

Es importante mencionar que la detención violenta de un vehículo, que se desplaza entre 60 y 80 km/h, incide en cada centímetro cuadrado del cuerpo humano, ejerciendo una presión entre 15 a 20 veces su peso total. Por ejemplo, una persona de 75 kg, recibe una presión de 1.500 kg por cm<sup>2</sup>, resultando imposible detener con una mano un impacto de 1.500 kg.

Dicho de otra forma, un menor de edad con un peso de 20 kg que no utilice el cinturón de seguridad impactaría contra el parabrisas u otro elemento del automóvil con un peso estimado de 500 kg, desplazándose el rodado a 30km/h, lo que le provocaría la muerte en forma inmediata.

Siempre existe el mito de que el cinturón solamente hay que usarlo cuando se sale a la ruta o cuando se desplaza a alta velocidad. La realidad indica que la mitad de muertes en accidentes de tránsito se produce a menos de 3 o 10 km de la víctima y a una velocidad inferior a 40 km/h.

Otros dicen que hay más chance de sobrevivir si la persona es expulsada del interior del rodado luego de un choque. La realidad indica que la posibilidad de sobrevivir luego de un choque es 5 veces mayor, si se permanece en el rodado.

Ante la posibilidad de que un automóvil se incendie o se sumerja en el agua, el cinturón impediría la salida del ocupante del interior del rodado. La realidad indica, que solamente el 1%, de los casos existe la posibilidad que se incendie o se sumerja en el agua; y que con el cinturón de suceder esta situación es evitar golpearse con los elementos del rodado y que liberarse del cinturón solamente se hace en un segundo.

Algunos aseguran que los buenos conductores no usan cinturón dado que no sufren accidentes de tránsito. Una de cada dos personas se involucra en accidentes de tránsito en su vida.

## Bolsas de aire o *airbags*

Son un sistema de seguridad que consta de bolsas plegadas ubicadas estratégicamente en el habitáculo del vehículo que, mediante un sistema pirotécnico, se expanden en fracción de segundo cuando éste impacta con un objeto sólido a una velocidad considerable. Su objetivo es impedir que los ocupantes se golpeen directamente con alguna parte del vehículo. Actualmente existen las bolsas frontales, laterales, tipo cortina (para la cabeza) e incluso para las rodillas. Es imprescindible que, teniendo estos dispositivos en el

vehículo, utilicen correctamente todos los ocupantes el cinturón de seguridad ya que de no ser así y accionarse el airbag podría ocasionar serias lesiones.

## El alcohol en la conducción

Para conducir en la vía pública, **no se debe tomar ninguna bebida alcohólica**, aunque la experiencia indica que esta norma muchas veces no es respetada por muchos ciudadanos.

Es uno de los factores determinantes de muchos accidentes de tránsito en la mayoría de los países del mundo. El simple estado de ebriedad puede engendrar perturbación y/o volver peligroso al conductor.

## Tipos de bebedores

**El bebedor ocasional es** quien ingiere alguna bebida alcohólica ocasionalmente, al que puede afectar más de lo habitual o de lo que imagina esta persona.

**El bebedor social** es quien en forma habitual consume alcohol, y cree que tal circunstancia, le afecta menos en su capacidad de conducción, dado que se sienten alegres o eufóricos, o sobreestiman su capacidad conductiva, tomando en ocasiones riesgos innecesarios, teniendo sus reflejos y reacción disminuido.

## Factores que inciden

- ▶ La cantidad y tipo de comida ingerida.
- ▶ La concentración alcohólica de la bebida consumida.
- ▶ La tolerancia individual hacia el alcohol (edad, peso, hábito, etc.).
- ▶ Período de tiempo durante el cual se ha consumido.

El alcohol, en muchas personas puede producir importantes efectos con débiles grados de alcoholemia. La franja de alcohol, donde se transforma en zona peligrosa, es a partir 0,50 gr. de alcohol por litro de sangre; resultando ser esta la tasa máxima de alcoholemia aceptadas en varios países del mundo, como límite legal de lo permitido y en algunos otros es directamente cero.

Los factores que inciden son:

a) Cantidad de alcohol consumido

b) Cantidad de tiempo que debe transcurrir para la eliminación de éste.

Es de vital importancia tener en cuenta que la concentración alcohólica varía de acuerdo a la bebida.

## Duración de los efectos

El organismo humano trabaja para transformar el alcohol en alimento o eliminarlo, y se logra solamente en un lapso determinado. El hígado es el encargado de metabolizar o eliminar.

No hay método instantáneo que haga desaparecer la alcoholización, ya sea con duchas de agua fría o caliente. Los ejercicios, café, aire fresco u otra alternativa que se utilice no logrará el objetivo y siempre tendremos una persona ebria, limpia; cansado, despierto; pero siempre ebrio.

Se calcula que el organismo humano, elimina 7 gramos de alcohol, en el lapso de una hora aproximadamente. Se estima que no se debe beber más gramos de alcohol que el equivalente a la mitad del peso corporal en kilos. Es decir si una persona que pesa 80 kg., podrá beber unos 40 gr de alcohol para no sobrepasar los 0,50 gr de alcohol por litro de sangre y en el caso de haber consumido más necesitará más tiempo para su eliminación.

## Capacidad de maniobra o reacción

La o el conductor de un automóvil en forma diaria y aproximadamente cada 20 segundos, debe decidir maniobras o reaccionar respecto a malas maniobras de otros conductores y para tal situación se debe cierta habilidad de conducción del rodado, como así también tener el control emocional suficiente, la debida concentración, coordinación; considerando la velocidad, la distancia y el tiempo, para reaccionar ante una determinada maniobra.

Es de tenerse en cuenta que toda persona que ha bebido, considera que en dicho estado conduce mejor y es completamente lo contrario.

## Los medicamentos en la conducción

La conducción de un automóvil no es difícil, siempre y cuando no se presenten algunos inconvenientes potenciales; esto se puede llegar a dar cuando se conduce bajo el efecto de ciertos medicamentos, por más que estos hayan sido recetados por algún médico.

Algunos medicamentos pueden causar en el conductor efectos terapéuticos deseados y otros aspectos colaterales que afecten la capacidad de concentración en la conducción.

No solo las drogas narcóticas afectan a la persona al momento de su conducción. Es de mencionar que los antihistamínicos (de uso común en mareos y alergias), la insulina (diabéticos); drogas antirreumáticas; jarabes para la tos y antidiarreicos, (contienen derivados sintéticos de morfina y codeína); vasodilatadores; antihipertensivos, sulfamidas.

En el caso de algún sedante, combinado con el alcohol, pueden provocar un sinergismo de sus efectos, ya sea en adicción o potenciación de los efectos de cada uno de los mismos, por separado.

## El tabaco y la conducción

El tabaco afecta la vista y se ha comprobado que la afección se centra en el nervio óptico. La mecánica de fumar en el interior de un automóvil, distrae al conductor en su desplazamiento, quitándole la concentración, y teniendo en cuenta que la concentración del humo en el habitáculo, provoca embotamiento y somnolencia, resultando el cigarrillo enemigo de la buena conducción.

El acto de encender un cigarrillo provoca una ceguera momentánea en el conductor, y más riesgo causa si es de noche, el cual hace quitar la visión del conductor por la vía que transita. Asimismo, es de mencionar que, si el humo se introduce en el ojo, puede producir molestias.

De igual forma la caída del cigarrillo y/o una chispa encendida sobre el cuerpo del conductor puede provocar reacciones inesperadas que pueden ocasionar un accidente de tránsito por tal circunstancia, hasta pudiendo provocar incendio o quemadura de la persona. No menor será el efecto si esa colilla entra en el ojo del conductor, debiendo en forma inmediata salir de la carretera e ir disminuyendo la velocidad del rodado y no frenar repentinamente.

## Ante el volante

El correcto posicionamiento del conductor es fundamental en razón de llegar con facilidad a los mandos del vehículo y con comodidad.

El asiento del conductor debe estar en la distancia adecuada y cómo se logra tal situación tomando con ambas manos el volante en la posición, como si fueran las agujas de un reloj, de 10 y 10, con los codos levemente flexionados, para evitar el cansancio y el agorrotamiento de los músculos.

Los pies deben apoyarse a fondo sobre los mandos, en especial freno y embrague y los mismos deben estar levemente flexionados, para evitar el cansancio.

El cuerpo del conductor debe apoyarse sobre el respaldo del asiento, ni muy atrás ni muy adelante, con el fin de evitar cansancio o golpearse contra el volante. La altura del asiento debe permitir al conductor ir hacia adelante y no ser obstaculizado por el volante, si la persona es de baja estatura, se puede utilizar algún almohadón para lograr la altura deseada.

Es de vital importancia que la persona que oficiará de conductor también adecúe su visión hacia atrás con los espejos retrovisores.

Una vez acondicionado todo lo anteriormente mencionado se debe sujetar el cinturón de seguridad, de manera tal que no quede enroscado o girado en ningún tramo de su extensión. La parte inferior debe quedar haciendo una leve presión en la pelvis, (en caso de embarazo es imprescindible que el cinturón siempre se encuentre por debajo de la panza), y de ser el cinturón de tipo bandolera, debe cruzar por el medio del pecho y pasando por el hombro, también ejerciendo una leve presión.

Unidad 7

> El vehículo

U7

## Tipos de mandos

Cada vehículo cuenta con dos grupos de mandos que es posible distinguir:

### Mandos manuales

Son los accionados por las manos del conductor.

- ▶ Volante
- ▶ Freno de mano
- ▶ Palanca de cambio
- ▶ Espejo retrovisor
- ▶ Los comandos habituales del automóvil (limpiaparabrisas, comando de luces, llaves de contactos y puesta en marcha, etc)

### Mandos accionados con los pies

- ▶ Acelerador
- ▶ Freno de pie
- ▶ Embrague

## El volante

Debe ser sostenido firmemente con ambas manos en una posición equilibrada, que permitan realizar cualquier movimiento; cuando el automóvil se encuentra en movimiento. El volante solamente se debería soltar a los fines de accionar otros comandos. Es de suma importancia tener en cuenta, que el uso de los medios tecnológicos, (celulares, *tablet*, etc) y el cigarrillo, inclusive hace quitar las manos del volante y distrae la atención del conductor.

## Freno de mano

De acuerdo al tipo y modelo del automóvil, la palanca de freno de mano se ubicará en el medio de los asientos delanteros o debajo del tablero, y en algunos casos deberá ser accionado con los pies. Éste debe cumplir con el objetivo de mantener inmovilizado el rodado cuando se encuentre estacionado y/o detenido, ya sea en pendientes o no.

Este sistema actúa principalmente sobre las ruedas traseras, no debiéndose utilizar con el vehículo en movimiento, salvo casos de emergencias y/o fallas del sistema de freno, dado que el rodado puede cambiar bruscamente su trayectoria.

## Palanca de la caja de cambio

Este mando estará ubicado debajo del volante y a la derecha del conductor, el que será accionado con la mano derecha y en algunos casos se hallará en el mismo barral de dirección teniendo en cuenta el tipo y modelo del vehículo.

Mediante la palanca de cambio se selecciona la marcha de velocidad del automóvil, pudiendo optimizar el uso del motor del rodado. De acuerdo a la habilidad y tiempo de que la persona conduce lo hará en forma automática, teniéndose en cuenta:

- ▶ Se deberá pasar a una marcha superior, si la marcha y las revoluciones del motor lo exigiera y/o reducirla en el caso de que el motor gire a menos vueltas, evitando de esta forma los tirones.
- ▶ La selección de la marcha con la palanca de cambios estará explicado en el manual del automóvil y es común que sobre la bocha selectora de velocidad se encuentren graficadas las distintas marchas;
- ▶ En un automóvil con caja automática, se observarán las especificaciones sobre las marchas de velocidad, debiéndose tener en cuenta que en estos tipos de vehículos son las revoluciones del motor lo que produce el cambio de marcha.

## Espejo retrovisor

Es de suma importancia la utilización de los mismos, dado que da al conductor la posibilidad de tener una amplia visión hacia la parte de atrás del rodado, por lo cual es necesario acomodarlos según la estatura.

Existen tres espejos, uno en el interior del rodado y dos en las puertas delanteras. Puede ocurrir que estos se ajusten en forma manual o electrónicamente, y un simple roce o golpe desacomode a los mismos, cosa que deberá ser constatada en forma habitual. Asimismo, estos espejos, como suele ocurrir, también cuentan con un campo de visión **ciego** y que en ciertas ocasiones se debe efectuar un **golpe de vista** girando la cabeza.

## Acelerador

Se acciona habitualmente con el pie derecho, ubicado debajo del volante, conectado directamente con el carburador o bomba inyectora, lo que proporciona potencia al motor, con el ingreso de aire y combustible a medida que más se presiona el acelerador, más

revoluciones se obtiene del mismo, por ende más gasto de combustible. Es uno de los comandos más sensibles.

## Freno de pie

Otro de los mandos que se acciona con los pies, es el pedal de freno, ubicado en la parte media, por debajo del volante de conducción. Se debe tener especial atención al igual en su uso al igual que el acelerador, ya que es sensible también. El mismo puede ser de campana o a disco, acorde al tipo de rodado que se posea. Es recomendable realizar una breve práctica hasta conseguir la optimización de la presión a utilizar sobre dicho pedal, dado que en ciertas circunstancias, puede suceder que al ser presionado con mucha fuerza se logre detener el rodado en forma brusca y se produzca el apagado del motor. La acción de frenado se realiza con el pie derecho.

Este sistema sirve para aminorar la velocidad, la marcha, o lograr la detención del automóvil.

Es indispensable tener en cuenta que los vehículos que cuentan con caja de velocidad automática, van a tener solamente dos (02) pedales: freno y acelerador.

## Embrague

Este pedal se encuentra a la izquierda del pedal del freno y se acciona en forma habitual con el pie izquierdo. Se encuentra integrado al sistema de embrague del automóvil, permitiendo el acople o desacople del movimiento del giro del motor, ya sea para seleccionar una marcha o velocidad mediante la caja de cambios del automóvil. Es decir, estemos estacionado y/o en movimiento. Es de vital importancia en los noveles conductores practicar la secuencia del soltado del embrague con el acelerador en razón de que soltarlo bruscamente producirá *sacudones* en el vehículo, provocando el apagado del motor y/o rotura de algún componente del mismo, como también de la selectora de velocidad.

Una de las situaciones habituales que se da con este mando, es que el conductor tenga apoyado el pie sobre dicho pedal, lo que ocasiona su mal funcionamiento y por ende el desgaste prematuro del componente.

## Indicadores en el tablero

Depende del tipo y marca del vehículo, tendremos el tablero por detrás del volante, colocado de forma tal que le permita obtener una vista directa al conductor, el que contará con una serie de elementos de seguridad que hacen a la funcionalidad del automóvil; por ejemplo: velocímetro, tacómetro, indicador de combustible, indicador de presión de aceite,

medidor de temperatura, entre otros. Estos indicadores cuentan con sistema eléctrico de funcionamiento, y son visibles al solo poner en contacto la llave de arranque.

## Limpiaparabrisas y lavaparabrisas

Comando que se encuentra agregado al barral de dirección, por detrás del volante de conducción y tiene varias posiciones, ya sea para accionar el limpiaparabrisas o accionar el sistema para verter agua sobre el parabrisas y limpiarlo, estos se accionan en forma eléctrica y con posibilidad de dar diferentes velocidades.

## Bocina

Sistema sonoro, que se encuentra ubicado en el volante de conducción. Se utiliza para dar alerta a otros conductores o peatones.

## Tambor de arranque

El tambor de arranque se encuentra por debajo del tablero de indicadores y a la derecha del volante de conducción. Dicha llave consta de tres o cuatro posiciones, que pueden ser:

- ▶ Puesta de llave (cerrado o apagado);
- ▶ Segundo punto, encendido de accesorios (radio, etc.), que no se necesita tener en marcha el motor del automóvil,
- ▶ Contacto, se conectan todos los sistemas eléctricos (tableros, luces, encendedores, etc.);
- ▶ Puesta en marcha, se acciona solamente por un instante, hasta que el motor del vehículo se ponga en marcha, mediante el motor de arranque y luego se suelta la llave que queda en la tercera posición (contacto) para no dañar el motor de arranque.

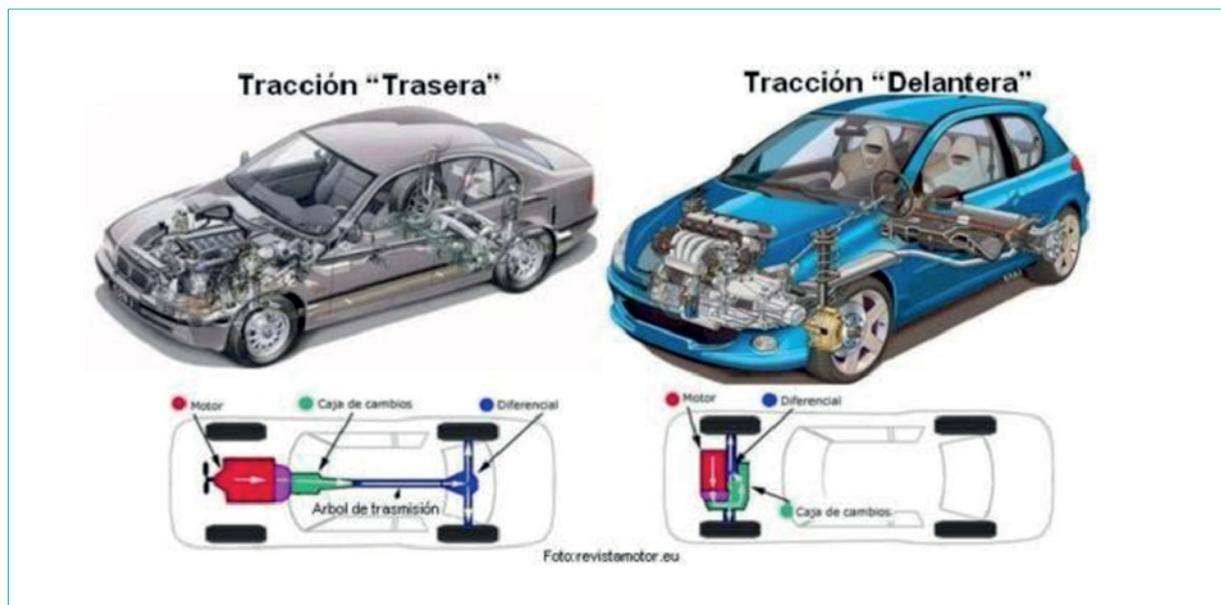
## Tipos de tracción

Uno de los aspectos básicos en el movimiento de todo vehículo es su tracción y torque. Este proceso mecánico es lo que conecta el motor con las ruedas, llevando la fuerza que da la capacidad de movimiento. Y, dependiendo de la configuración del auto, esta potencia podrá transmitirse a las ruedas traseras, delanteras, a todas, o a cada una de forma independiente.

Este proceso hoy cuenta con distintas configuraciones, dependiendo de marcas, modelos y propósito de cada vehículo, y aquí se explicarán las distintas variantes.

La tracción más conocida y presente en la mayor cantidad de vehículos es la tracción simple, o tracción en dos ruedas. De ese grupo, un porcentaje importante usa tracción delantera (FWD). Sin embargo hoy, un creciente número de vehículos cuenta con la opción de tracción en las cuatro ruedas, llevando la potencia del motor tanto a las ruedas delanteras como traseras.

Actualmente los vehículos cuentan con su motorización en su parte delantera, ubicado en un habitáculo protegido por la carrocería y al que se accede fácilmente levantando la tapa denominada capot. Esta combinación de mecanismos que denominamos motor, a partir de la energía que obtiene de la combustión en su interior de la variante del combustible que utilice, desarrolla una potencia que transmite por medio de un sistema integrado a las ruedas generando el movimiento del rodado. Este concepto simple, nos permite deducir la existencia de un sistema de motorización con transmisión delantera y trasera, al que podemos sumar vehículos con ambas tracciones.



Partiendo de esta introducción, deducimos la existencia de vehículos con tracción delantera, cuyo mecanismo de acción traslada la potencia del motor hacia las ruedas delanteras. También, se la conoce por su nombre en inglés Front Wheel Drive (FWD).

En contrapartida, existen los automotores con tracción trasera, donde el eje trasero recibe la fuerza del motor y empujan al vehículo. También, se la conoce por su nombre en inglés Rear Wheel Drive (RWD).

Existen cuestionamientos a éste tipo de tracciones, como, por ejemplo, que los autos de tracción delantera tienden a sufrir de subviraje en las curvas cuando se les exige más de lo normal, es decir, que la parte delantera del auto se sale del pavimento. En cambio, los de

tracción trasera, al exigirlos más de lo normal, las ruedas traseras se dirigen al exterior de la curva, es decir, que tienden a sobrevirar.

Existen vehículos que generan tracción en las cuatro ruedas en forma total y permanente apenas encendido el motor. Estos rodados están hechos para ser conducidos en terrenos de escasa adherencia y se caracterizan por utilizar un sistema integrado central, denominado diferencial, que tiene la función de igualar la tracción en cada rueda por separado para mantener el control total del automotor. Su designación en inglés All Wheel Drive, hace referencia a su abreviatura AWD. A diferencia de éstos vehículos, los rodados que no tienen tracción en las cuatro ruedas de forma permanente, están los automotores, cuya tracción no es permanente, sino que se puede decidir en qué momento usarla, es decir, el conductor elige seleccionar la tracción, bloqueando los dos ejes, o de uno solo a voluntad propia y su uso se da principalmente sobre terrenos agrestes. Su designación en inglés Four Wheel Drive, hace referencia a su abreviatura RWD.

Por último, podemos citar los vehículos que tienen la clásica y conocida tracción 4x4, donde la potencia del motor se reparte en proporción en mitades iguales, entre los ejes delanteros y traseros. Sin embargo, al no tener diferencial trasero, no se puede utilizar todo el tiempo, por lo que tiene sus modos 2H convierte la fuerza 4X4 a 4X2 y 4H funciona como una 4WD, con fuerza en cada una de las cuatro ruedas; y 4L funciona como una 4X4 real, con fuerza pareja en los ejes. En éste tipo de configuración 4x4, utiliza la tracción en las cuatro ruedas todo el tiempo, por lo que NO es recomendable.

## Recomendaciones

Los tipos de tracción con que cuenta un vehículo, tienen por finalidad su utilización en determinados lugares, donde las prestaciones de cada tipo podrán ser aprovechadas al máximo; sin embargo, debemos conocer que existen distintos elementos externos que confluyen en la conducción de un rodado, donde se debe tener en cuenta la altura, el peso y demás factores inherentes al automotor.

## ¿Qué es la tracción doble (4x4) o 4WD (four wheel drive)?

Cuando hablamos de 4x4 o tracción doble nos referimos a **vehículos todoterreno**. Estos vehículos actualmente se dividen en 2 grupos.

Los vehículos con este tipo de tracción envían la misma potencia de torque a cada uno de los ejes de la rueda del vehículo para incrementar el agarre al terreno. Esta tracción es particularmente adecuada para soportar superficies con variaciones muy extremas de camino, como por ejemplo pendientes rocosas e irregulares, cruces de ríos, zonas montañosas o para uso frecuente en lugares con lluvia o nieve abundante. Por ello, es común que se asocien a vehículos de trabajo, que requieren desplazarse permanentemente en estas condiciones adversas.

## Precauciones a tomar cuando se conducen vehículos con tracción en las 4 ruedas

Tener presente que estos rodados generalmente poseen un mayor despeje del suelo y una trocha más angosta en relación con la altura de su centro de gravedad. Esto les asegura mayor visibilidad y aptitud para desempeñarse en terrenos abruptos (fuera de la carretera), pero les imposibilita tomar curvas a la misma velocidad que a los vehículos con tracción a dos ruedas. Por lo tanto, observe las siguientes precauciones para reducir al mínimo la posibilidad de lesiones personales y deterioro del vehículo:

- ▶ No realice giros ni maniobras bruscas que puedan conducir a la pérdida de control o vuelco del rodado.
- ▶ Disminuya siempre la velocidad cuando se presenten vientos laterales fuertes.
- ▶ Evite manejar sobre superficies que inclinen lateralmente el vehículo, pues este, debido a su alto centro de gravedad, tiene mayor tendencia a volcar lateralmente que un vehículo común, o que el mismo rodado en subida o en bajada.
- ▶ Si carga bultos sobre el techo del vehículo, estará aumentando la altura de su centro de gravedad, haciéndolo aún más inestable.
- ▶ Cuando circule fuera de la carretera o por terrenos escabrosos, no maneje a velocidad excesiva, ni golpeando o saltando, etc., pues ello provocaría pérdida del control y/o vuelco, y daños costosos en la suspensión del vehículo.
- ▶ No utilice la tracción en las cuatro ruedas en caminos duros o secos. Esto provocaría desgastes prematuros o roturas del sistema y considerable aumento en el consumo de combustible.

## Mantenimiento de automóviles

A todo vehículo motorizado debe realizarse controles y revisiones periódicas según lo indica el manual de propietario. Cada marca y modelo tiene sus propias indicaciones y consejos de cómo y cuándo se debe realizar los cambios de aceite, filtros, frenos, amortiguación, correas etc.

Tenemos que tener en cuenta que un vehículo particular no posee el mismo desgaste que un móvil policial. Al estar en constante movimiento el desgaste es mucho mayor, por tal motivo es esencial que el chofer y el acompañante del móvil realicen una revisión del vehículo lo más completa posible antes de iniciar el patrullaje, a los fines de controlar el estado general de la unidad.

Existen tres tipos de mantenimiento (preventivo, correctivo y predictivo), un mantenimiento inadecuado puede llevar a una reparación costosa.

- ▶ **El mantenimiento correctivo** es el más costoso, en este es donde se cambian o reparan elementos del vehículo en el momento que dejan de funcionar o empiezan a fallar.
- ▶ **El mantenimiento preventivo** es el sugerido por el fabricante, los que están en los manuales del vehículo, donde están estimados las operaciones de tiempo o kilometraje en el que deben efectuarse.
- ▶ **El mantenimiento predictivo**, en el que se realizan mediciones y diagnósticos para poder realizar correcciones y ajustes antes de que ocurra la falla, que es un mantenimiento ideal, este lo utilizan algunas flotas a fin de prolongar la vida útil de los autos.



### PARA PROFUNDIZAR

En el momento de tomar la guardia es aconsejable que el personal realice una inspección de la unidad. Realizarlo con el motor apagado y que se encuentre estacionado en una zona lo más plana posible, la medición en declive o desnivel no marca parámetros reales.

Es importante controlar:

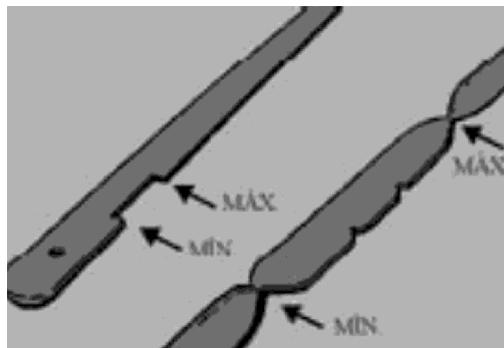
**Líquido refrigerante:** cada modelo y marca en su cubeta contenedora poseen marca de nivel máximo y mínimo. Nunca debe estar por debajo del mínimo, ni superar el nivel máximo.



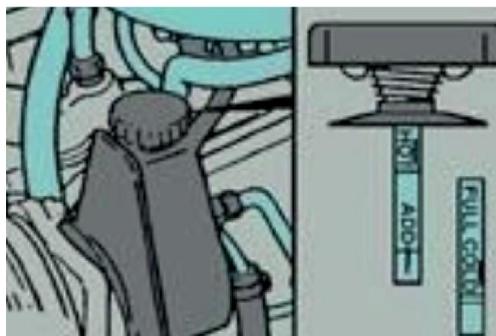
**Líquido limpiaparabrisas:** llenar la cubeta antes de comenzar el servicio para su óptimo funcionamiento en caso de necesitarlo.



**Lubricante del motor:** la medición del nivel de aceite siempre es recomendable realizarlo en un motor frío. En nuestro caso, esto es casi imposible, ya que el móvil realiza recorridas las 24 horas al día. Por este motivo debemos tener en cuenta que gran parte del aceite se encuentra en el motor circulando y lubricando las piezas, por ende, la varilla nunca va a marcar la cantidad real de aceite que contiene. Es recomendable que el nivel de aceite nunca esté por debajo del mínimo marcado en la varilla de medición.



**Líquido de frenos:** la cazoleta tiene indicaciones de mínimo y máximo.



**Líquido hidráulico:** al igual que la anterior nunca deberá estar por debajo del mínimo, ni superar el máximo recomendable.

**Luces:** realizar revisión de funcionamiento de todas las luces del móvil altas, bajas, de posición, balizas de estacionamiento y de freno. También es importante el funcionamiento de las balizas policiales, sirena y altavoces.

**Amortiguación:** es recomendable revisar el correcto funcionamiento de los amortiguadores delanteros y suspensión trasera. Realizar una inspección ocular para controlar que no haya una pérdida de fluidos.

**Carrocería:** El control de alguna abolladura y/o raspón de la unidad, ruptura de focos o daños en los paragolpes delanteros o traseros.

**Neumáticos:** es aconsejable que una vez al día se realice control de presión y del estado de la banda de rodamiento y surcos.

## Sistema de rodamiento

Está formado por:

- ▶ Las llantas.
- ▶ Los neumáticos.

**Los neumáticos** son el único punto de apoyo del vehículo. El agarre al suelo aporta la seguridad necesaria bajo cualquier condición meteorológica, incluso en situaciones difíciles. Los neumáticos son los elementos que requieren mayor revisión por parte del conductor. Para que los neumáticos cumplan bien sus funciones de frenado, agarre y direccionalidad, los dibujos o surcos de sus bandas de rodamiento deben tener una profundidad aconsejable mínima de 3 mm. Cuando la profundidad de tales dibujos es muy baja (inferior a 1,6 mm) empeora la fricción con el pavimento mojado, aumentando el riesgo de que se pierda el contacto con el pavimento a causa de la capa de agua que se forma delante de los neumáticos. Por tal motivo, debe ser controlada la presión de aire en su interior.

El surco del neumático o dibujo tiene por finalidad el drenaje de agua que pudiera existir en el camino y la ventilación o refrigeración del caucho. Ante una carga insuficiente de aire al neumático podríamos encontrarnos con una mayor fricción del mismo, dando como resultado una mayor dilatación, que en situaciones extremas tendría como consecuencia el estallido del neumático.



## Sistema de suspensión y amortiguación

Integrado por:

- ▶ Los muelles neumáticos, mecánicos
- ▶ Amortiguadores.

El sistema de suspensión y amortiguación es el que mantiene en todo momento el contacto entre los neumáticos y la superficie de calzada, garantizando la estabilidad del vehículo y proporcionando confort al conductor. Estos sistemas tienen un papel clave para mantener la trayectoria deseada y para absorber las irregularidades del asfalto.

### PARA PENSAR

En el momento de encontrar alguna anomalía se deberá dejar registrado en la libreta de novedades del móvil, dar aviso al oficial de servicio. Es dable destacar, que cualquier daño que posea el móvil es responsabilidad del chofer quien se hace cargo de un bien del estado y es responsable de su buen funcionamiento y mantenimiento. Por tal motivo, es imprescindible que el chofer saliente de todas las novedades del servicio al chofer entrante, registrar y revisar la unidad previo a comenzar el servicio.

# Conducción de motovehículo. ¿Qué se debe saber?

## Tipos de comando

Así como en los automóviles, podemos distinguir dos tipos de mandos: los accionados en forma manual en el manubrio y los accionados con los pies.

### Mandos manuales lado derecho

- Acelerador
- Manija de freno delantero
- Interruptor de puesta en marcha
- Interruptor de electricidad de motor (emergencia)
- Interruptor de encendido de luces (posición y baja )

### Mandos manuales lado izquierdo

- Manija de embrague
- Interruptor de luces de giro
- Interruptor de bocina
- Interruptor de cambio de luz Baja/Alta
- Cebador (sólo en determinados modelos)

Todos los mandos enunciados en los dos puntos anteriores, se encuentran en los respectivos extremos del manubrio del lado interno de la manopla, además del espejo retrovisor de cada lado.

### Mandos por pie derecho

- Pedal de freno trasero

### Mandos por pie izquierdo

- Palanca de cambios

## El manubrio

Para una conducción segura, es muy importante sujetarse del mismo de manera firme sin ejercer demasiada fuerza, ya que provocaría fatiga rápidamente.

La disposición de los mandos se encuentra de forma ergonómica de manera tal que no es necesario soltar el manillar en ningún momento para utilizar cualquier mando mencionado.

## Sistemas de frenos

Los frenos de cada rueda se accionan en forma independiente. Al accionarlos se produce la disminución de la velocidad, lo que a su vez provoca un cambio en el equilibrio del centro de gravedad, corriéndose hacia adelante.

Así, en caso de accionarse en forma brusca podría -en el caso del trasero- bloquearse y patinar y en el caso del delantero perder el control del motovehículo.

## Chequeos previos a la puesta en marcha

Por tratarse de un vehículo que no nos brinda protección en caso de accidente, nuestra integridad física depende exclusivamente de evitar cualquier situación riesgosa. En ese sentido, resulta de suma importancia la conservación tanto de la motocicleta como de la indumentaria necesaria para la conducción.

## Respecto del rodado

- ▶ Se debe observar que en las bandas de rodamiento de los neumáticos no haya clavos u objetos extraños que pudiesen dañar los mismos, como también se debe verificar la correcta presión.
- ▶ Controlar la alineación del manubrio con la rueda delantera.
- ▶ En caso de poseer cadena de transmisión, revisar que conserve la holgura indicada por el fabricante.
- ▶ Como en los automotores, verificar que el nivel de los fluidos se encuentre entre los niveles mínimo y máximo (aceite, refrigerante del motor, líquidos de freno delantero y trasero, líquido de embrague si correspondiere, ácido de batería).
- ▶ Chequear el funcionamiento de la totalidad de las luces incluyendo las de freno delantero y trasero (si bien es la misma lámpara para ambos, cada uno tiene su interruptor independiente) que se enciendan poco antes de producirse el frenado.
- ▶ Adoptar medidas de seguridad adecuadas, debiendo poseer buena visibilidad como también ser visto. Todo ello en pos de que los conductores queden expuestos a situaciones riesgosas con facilidad. Se encuentran como factores influyentes en

## Unidad 8

> Investigación en accidentología vial

# U8

## (Según Manual del Conductor Profesional Villa Clara, Entre Ríos)

Se realiza un abordaje sobre los diversos aspectos de la investigación accidentalológica.

En primer lugar, se detallan los objetivos de la misma, en segundo lugar, la competencia o actuación del conductor y a continuación ofrece una clasificación de accidentes de acuerdo a las diversas características que se pueden encontrar en cada caso.

De esta manera, se presentan las principales herramientas con que cuenta el investigador para realizar su tarea, no está pensado para especialistas en la materia, sino simplemente para el conductor en general.

## La investigación

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

## Actuación ante siniestros

Si bien los conductores profesionales no poseen a su cargo ningún deber respecto a la investigación accidentalológica, es primordial su colaboración para resguardar el lugar del hecho y las evidencias intactas. En tal sentido es importante preservar el Sistema de Registro de Operaciones, comúnmente llamado tacógrafo, en caso de accidentes en los que estén involucrados vehículos de transporte automotor de pasajeros.

Respecto al control de la alcoholemia el [Decreto 1716/08](#)- Anexo 1 artículo 47, inciso 6:

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

## Clasificación de siniestros viales

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

### Por su situación

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

### Por su resultado

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

### Por el número de protagonistas

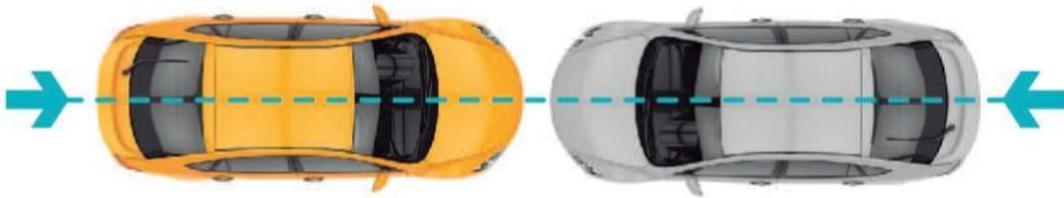
- ▶ **Accidente simple (un sólo vehículo):** choque, despiste, vuelco de costado, vuelco longitudinal, caída, incendio, raspado o roce.
- ▶ **Accidente múltiple:** son los que presentan dos o más unidades de tráfico. Dentro de este grupo se encuentran los atropellos (peatón, las motos o bicicletas alcanzados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

### Por su forma de producción

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

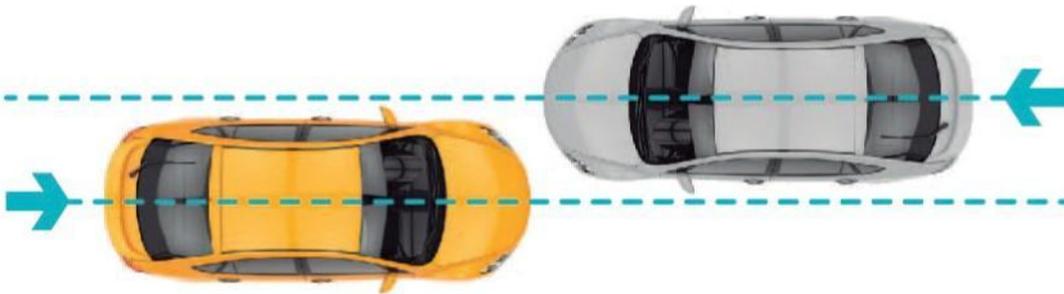
## Frontal/Colisión central

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



## Excéntrica

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



## Angulares

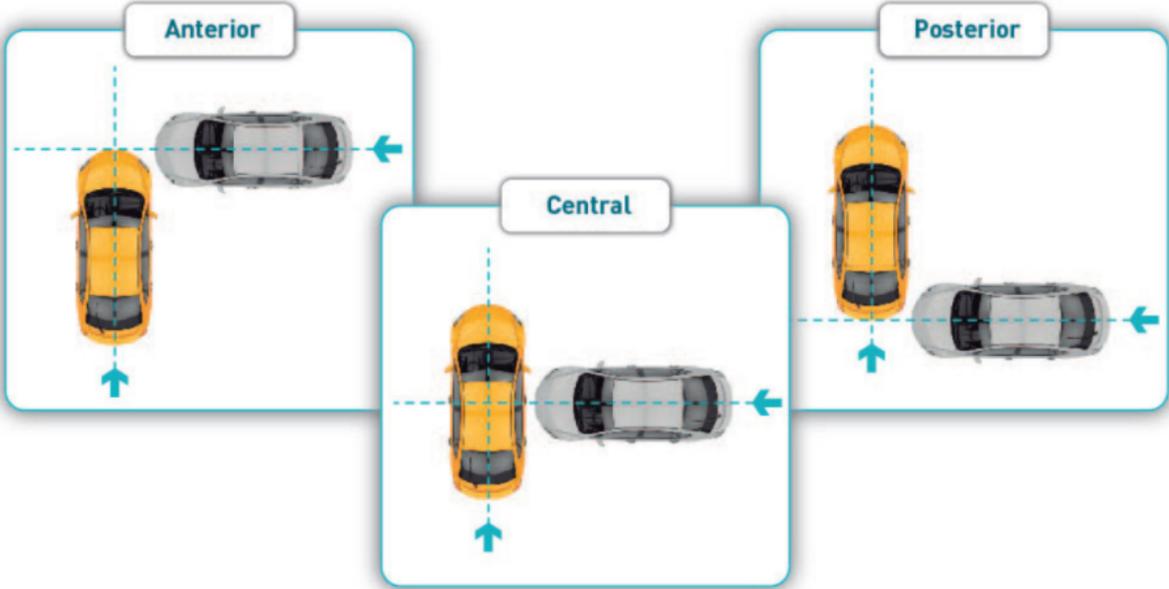
Cuando los ejes longitudinales forman un ángulo inferior a 90°.

## Embestida

Cuando las colisiones son laterales.

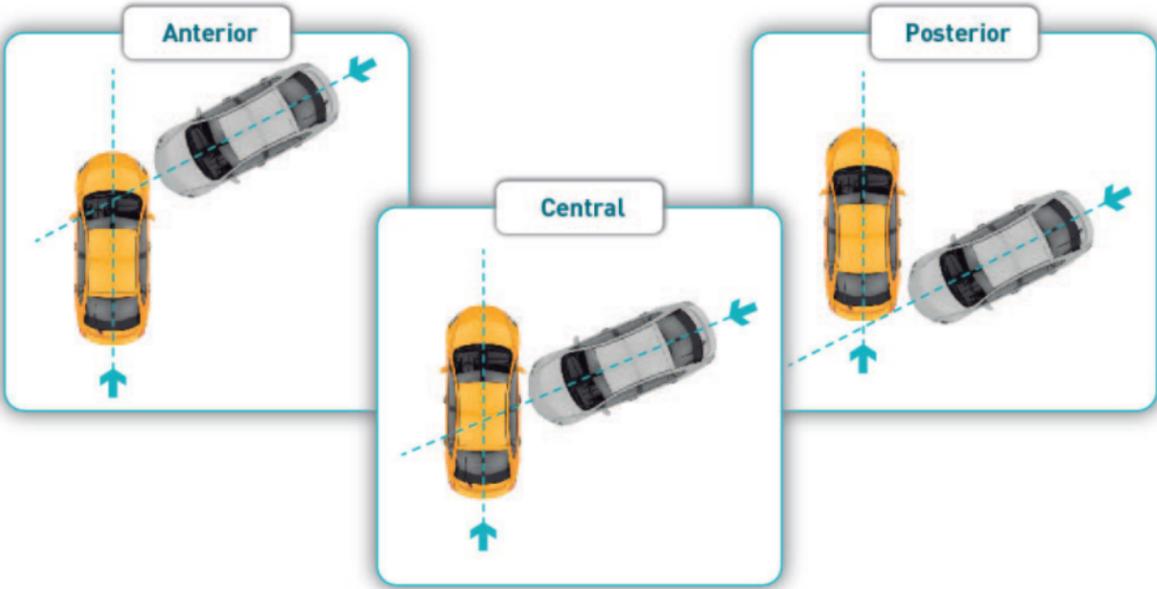
# Perpendiculares

Quando forman un ángulo de 90°. Se dividen en anteriores centrales y posteriores.



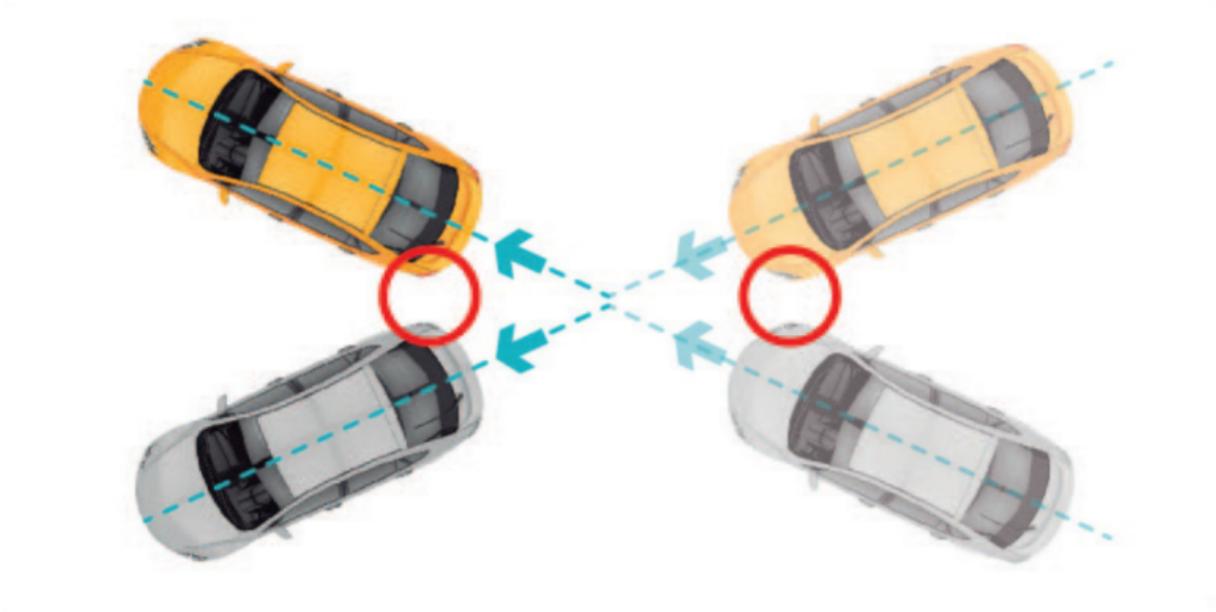
# Oblicuas

Quando el ángulo que forman no es de 90°. Puede ser anterior, central, posterior.



## Colisiones reflejas

Son aquellas en las que se producen dos o más colisiones sucesivas entre sí, luego del impacto principal.



## Colisión por alcance

Cuando dos o más vehículos entran en colisión de tal modo que la parte frontal de uno lo hace sobre la parte posterior del otro.



## Colisión por raspado

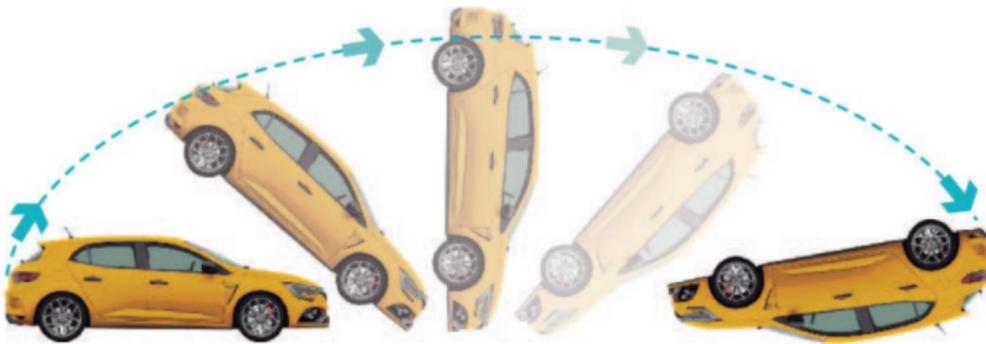
Cuando se produce un roce entre los laterales de ambos vehículos. Puede ser:

- **Salidas de la vía**

Cuando un vehículo o parte del mismo sale de la calzada.

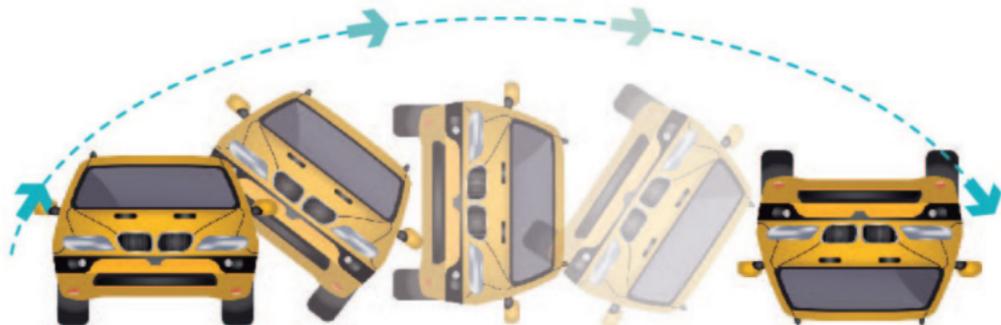
- **Campana**

Cuando el vehículo da vuelta longitudinalmente.



- **Tonel**

Cuando el vehículo da vuelta transversalmente puede ser con o sin vuelco.



## Atropellos

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

## Otros

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

## Pega y huye

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



### PARA PENSAR

De esta manera lo explica el especialista Paul Weston:

*Una vez ubicado, el vehículo deberá ser requisado para registrarlo inmediatamente en busca de evidencias, incluyendo la parte exterior del mismo, prestando debida atención a las partes salientes de éste, en busca de cabellos o fibras. Todos los lugares dañados se deben señalar e inspeccionar en busca de manchas de sangre o huellas de contacto con otros objetos. Ningún material extraño se debe descartar hasta haber determinado su procedencia. La evidencia de daños, reparaciones recientes, pintura nueva o desechos, deberá anotarse cuidadosamente. Si se cambiaron piezas se deberá obtener las piezas originales. Se debe prestar especial atención a la parte inferior del chasis. Es preciso conservar la evidencia para después compararla con la encontrada en el lugar del hecho y se pueda demostrar la presencia del conductor y del vehículo en el lugar. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2009)*

El estudio del comportamiento humano en la conducción nos ayuda a entender y comprender el fenómeno vial. Los aspectos psicofísicos como la atención y la percepción, los motivacionales y los emocionales de las personas y las diferencias individuales, y el comportamiento social de los individuos en general, lo hemos tratado en el apartado sobre **conducción segura**. Nos dedicaremos a explicar los aspectos psicológicos que han sido tratados en otros capítulos, desde otra perspectiva.

Es indudable que la posesión y uso de automóviles de motor ha incrementado exponencialmente la capacidad y desplazamiento de grandes masas de ciudadanos, poniendo al alcance de muchos la posibilidad de efectuar trayectos de forma autónoma en un grado desconocido hasta el momento<sup>4</sup>.

Este hecho ha generado la idea de que el automóvil daba independencia y producía libertad de desplazamiento. Hay un incremento de la autonomía de desplazamiento, el hecho paradójico es que, dado los límites del sistema para acoger la enorme demanda de los usuarios, se genera saturación y a veces, colapso, lo cual generó la creación de un sistema normativo y punitivo organizador de la circulación, para regular la actividad vial y evitar los conflictos de intereses.

Una dicotomía entre libertad y norma, no como se presupone autonomía y libertad, es lo que demuestra la paradoja ya que la circulación es una de las actividades más regladas de la vida ciudadana. La conducción de vehículos implica la exposición real de los usuarios a una situación en la que se puede producir, de forma voluntaria e involuntaria, un daño importante tanto a vehículos como a sus usuarios.

Es una peculiaridad de la actividad que no se presenta en otros casos salvo que se practique deportes de alto riesgo. Esto puede provocar ansiedad, como también una nula o baja percepción de peligro, lo cual atenta contra la seguridad vial.

Otro problema lo encontramos cuando ciertas personas usan parámetros propios al conducir y provocan extrañeza en el resto de los conductores, siendo un potencial peligro para ellas como para los demás usuarios de la vía pública. La experiencia de producir daños físicos a otros y a uno mismo es una característica propia que no se encuentra entre las ocurrencias cotidianas.

La conducción se produce en un ámbito físico determinado, enclaustrado y anónimo. Lo cual favorece la aparición de conductas y actitudes que no aparecen en otros ámbitos personales, como la familia y en algunos casos el trabajo.

La conducción de vehículos depende de la acción de los individuos a los mandos de los automóviles (acto individual). Aparece la paradoja ya que la conducción es un acto de enorme interacción social.

La tensión producida por el ajuste del individuo a la realidad social, es uno de los problemas fundamentales de la vida cotidiana de la mayoría de las personas. La realización de algunos actos, depende del ajuste de cada individuo con la realidad social. La conducción

---

<sup>4</sup> Material desarrollado en :

<http://www.fundacionclinicadelafamilia.org/acerca-de-aprender-a-conducir-de-forma-consciente/>

de automóviles, es una de las actividades individuales en las que dicha tensión es más clara, por enfrentarse frontalmente deseos contrapuntos, lo cual genera conflictos no fácilmente resolubles.

Estos deseos son de movimiento, desenvoltura, rapidez, y falta de límites. Esto choca con un sistema altamente normativo, como lo es el vial, que, con la pretensión de optimizar el deseo de múltiples usuarios, obliga a frustrar intermitente o definitivamente ciertos deseos o motivaciones relacionados con la conducción, expresados de forma más o menos explícita.

El tema más conflictivo para muchos conductores es la asunción de límites, que implica entrar en el sistema vial. Algunos de los comportamientos no deseables relacionados a estas características son el egocentrismo, las conductas antisociales, y la agresión. La persona que conduce está expuesta a situaciones de estrés, producidas por infinidad de situaciones contextuales, tales como el estado de las calles y rutas, el factor climático, las obras de infraestructura, el humor de los usuarios de la vía, de pasajeros y compañeros de trabajo, independientemente de otras contingencias del orden particular o privado, esto es, de su situación personal y familiar.

Ante diferentes contingencias las respuestas de la persona conductor pueden ser muy variadas, siendo de las más comunes el enojo y la agresividad. Debemos aprender a manejarlo, ya que no conduce a nada que no sea enfermedad, y no es acorde a los parámetros de salud psíquica requerida ni a la inteligencia necesaria aplicada a la conducción.

Las variables de salud psíquica que suelen valorarse en la persona conductor profesional son:

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

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

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

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

## Unidad 9

- > Sistema de señalización vial uniforme

# U9

La [Ley de Tránsito 24.449](#), en su **Título IV La Vía Pública Capítulo Único, artículo 22**, establece el **Sistema Uniforme de Señalamiento**, determinándose que la vía pública será señalizada y demarcada conforme a un sistema único para todo el territorio nacional, que se reglamenta por el Anexo L del [Decreto N° 779/95](#), denominado **Sistema de Señalización Vial Uniforme**.

Situados en lo mencionado en relación al Sistema Uniforme de Señalamiento, haremos mención en principio a las conocidas señales humanas o manuales que son las que realizan los agentes de tránsito, de seguridad como así también el conductor, ante la necesidad de orden vial o accidentes de tránsito, cumpliendo con requisitos fundamentales siendo:

- ▶ Satisfacer una necesidad importante: la seguridad en la vía pública.
- ▶ Llamar la atención.
- ▶ Transmitir un mensaje claro.
- ▶ Imponer respeto a los usuarios de la vía.
- ▶ Estar en el lugar apropiado a fin de dar tiempo para reaccionar.

El señalamiento es el lenguaje propio de la movilidad que transmite órdenes, advertencias e información a los usuarios de la vía pública, de forma que cualquiera que transite por ella lo pueda entender, aun cuando no conozca el idioma del lugar.

Se manifiesta mediante placas retrorreflectivas, luces, marcas en el pavimento y otros elementos y dispositivos, cuyas formas, colores y combinaciones, tienen un significado genérico<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Material obtenido en:

<https://www.trenquelauchen.gov.ar/wordpress/wp-content/uploads/MODULO-DE-SE%C3%91ALAMIENTO-VIAL.pdf>



Tienden a ordenar la circulación y a prevenir siniestros viales.

Por tratarse de un significado genérico, son internacionales.

La **Provincia de Buenos Aires** adhiere al código de señalamiento nacional, ajustado a las convenciones que la República Argentina ha firmado a nivel internacional.

Así como la infraestructura del transporte (vías y estaciones viales, férreas fluviales, marítimas y aéreas y puertos) es exclusiva responsabilidad del Estado, la señalización lo es también, pues es un aspecto de ella. Incluyendo, por cierto, el mantenimiento, de una y de otra. Además, siempre debe preservar la uniformidad, pues de lo contrario perdería toda eficiencia, ya que se trata de un lenguaje universal.

Por ello, es loable que, ya que no se ha logrado tener una legislación uniforme en todo el país, por lo menos todos apliquemos el mismo código de señalamiento: **Anexo L del Decreto 779/95, Reglamentario de la Ley 24.449, ajustado a las Convenciones Internacionales.**

## Principios básicos

Toda orden que deba cumplirse en la vía pública y no esté contemplada como disposición general en la ley o se trate de una excepción a alguna regla en ella contenida, debe ser enunciada en el lugar de su cumplimiento (principio básico de todo régimen preventivo y sancionatorio), obviamente mediante una señal de tránsito.



No es infracción la supuesta violación de una disposición que debe estar enunciada en la vía pública (por una señal del sistema) y no lo está (por ejemplo, la prohibición de estacionar sobre la derecha).

La autoridad administrativa de la movilidad (circulación y transporte vial) puede crear excepciones a la Ley, pues son imprescindibles para la planificación de la ciudad, pero sólo las contempladas en el código de señalamiento.

No puede disponer, por ejemplo, que se circule por la izquierda, salvo una emergencia. Por la misma razón, no pueden hacerlo los particulares. Ni se pueden inventar señales que no estén en el código de señalamiento.

Por estos motivos y porque el espacio público es de todos, no se puede colocar cartel, propaganda ni leyenda en la vía pública sin autorización de la autoridad competente o que no se ajuste al código de señalamiento.

El que, por otra parte, se supone conocido por todos y, por el contrario, no constituyen infracción las violaciones a normativas o dispositivos locales que no encajen en el mismo.

Todas las señales (salvo luces) deben ser retroreflectivas (reflejan en la dirección de luz que las ilumina) o iluminadas. Si un pórtico, columna o pescante están en lugar peligroso, no deben oponer resistencia al impacto o tener algún sistema de absorción del mismo<sup>6</sup>.

---

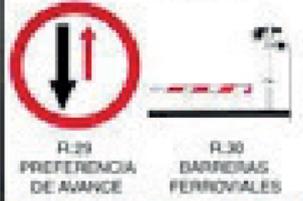
<sup>6</sup> Material obtenido en: <http://licenciaslaprida.com.ar/docs/capitulo3.pdf>

	<b>Mensaje</b>	<b>Forma - Color</b>
	<b>Prescriptivas o Reglamentarias</b>	Redondas, blancas y con bordes rojo. Hay dos excepciones: pare y ceda el paso.
	<b>Preventivas o de Advertencia</b>	Cuadradas con diagonal vertical y amarillas las de peligro: triangulares blancas de borde rojo
	<b>Informativas de Orientación</b>	Cuadradas o rectangulares, azul o verde. Algunas redondas o blancas.
	<b>Transitorias</b>	Similar a las preventivas y conos, vallas, tambores, cintas, balizas, banderilleros, etc.

**Ubicación: Laterales - Áreas - Horizontales - Luminosas**



### Señales de prohibición



### Señales de prioridad



### Señales de fin de la prescripción



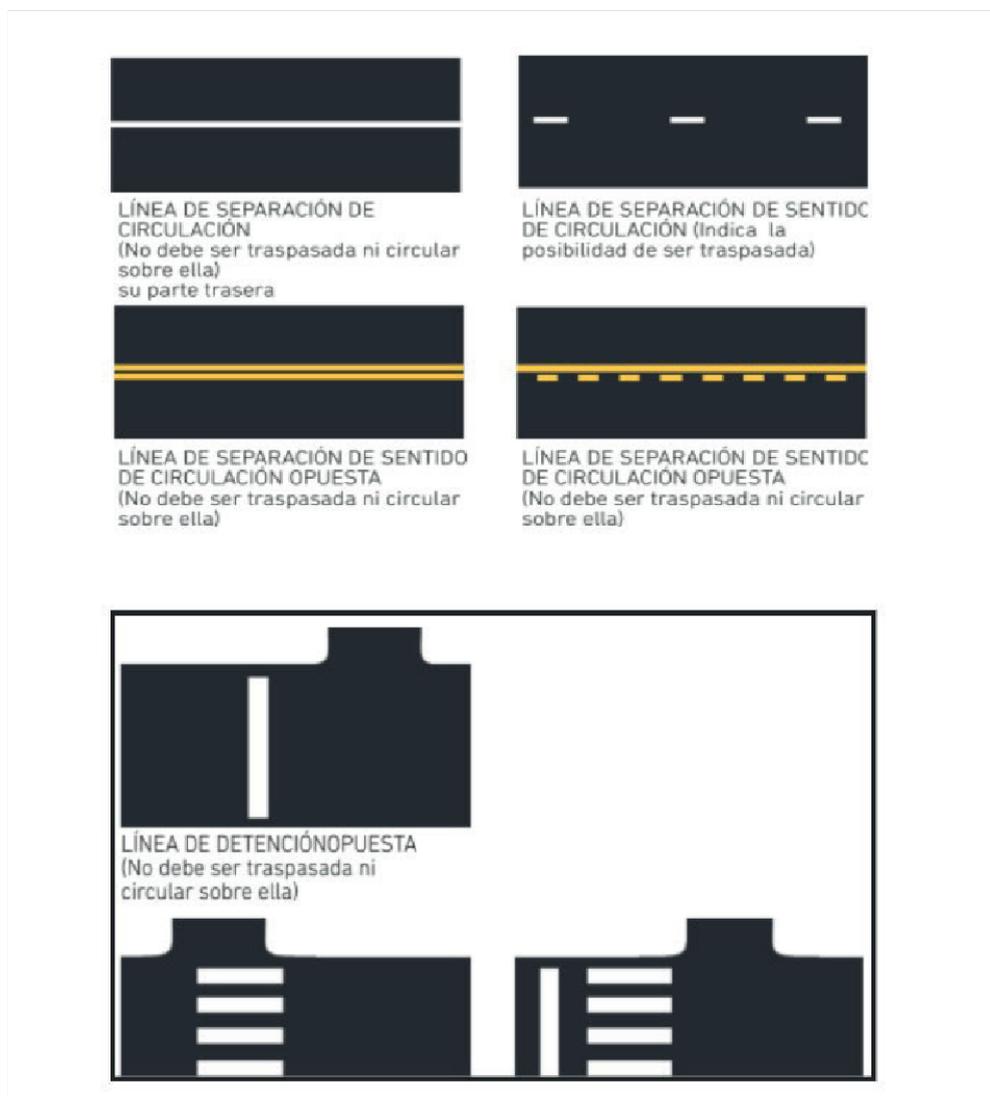
**Señales de nomenclatura vial y urbana  
Destinos y distancias**



## Demarcación horizontal

Son las marcas aplicadas sobre el pavimento a fin de regular, advertir, informar y encauzar la circulación, que permiten obtener resultados que no son posibles de lograr con otro tipo de dispositivo. Los colores usados son **blanco**, **amarillo** y **rojo**. No se debe circular sobre ellas.

Las marcas longitudinales a lo largo de la vía tienen por función ubicar al conductor dentro de la calzada, se denominan líneas divisorias de carril o de mano (o central) y de borde de calzada.



- ▶ Las longitudinales **blancas** separan las corrientes de tránsito de la misma dirección.
- ▶ Las longitudinales **amarillas** separan el tránsito con dirección opuesta. Las de trazo intermitente blancas tienen carácter permisivo para cambiar de carril.

- ▶ Las continuas blancas o amarillas son de carácter restrictivo, no pueden ser cruzadas, no se puede cambiar de carril. Dobles líneas continuas indican que en ninguno de los dos sentidos se puede adelantar.
- ▶ Líneas continuas y discontinuas adyacentes indican la permisión de traspasar para los del lado de la discontinua y la prohibición de hacerlo en sentido contrario. Se usa en caminos al comienzo y finalización de zonas con adelantamiento prohibido: cruces, angostamientos, curvas horizontales o verticales.
- ▶ Las líneas y marcas transversales se utilizan en intersecciones o aproximaciones a las mismas: **línea de pare y senda peatonal**.
- ▶ Las flechas sobre los carriles indican las direcciones que se podrán tomar cuando se está sobre el mismo. Puede ser de doble opción (recta y curva): seguir en el mismo o girar, o unitaria, sólo para seguir o sólo para doblar.
- ▶ Las marcas de estacionamiento, son blancas e indican la forma en que debe dejarse el vehículo (paralelo al cordón o en ángulo) y los lugares permitidos.
- ▶ Se utilizan otras marcas, para reforzar advertencias: cruce ferroviario a nivel, velocidad del carril, líneas vibrantes o sonoras (al ser pisadas el neumático produce un sonido audible). También se complementa la demarcación con tachas metálicas o cerámicas y plásticas retro reflectivas.
- ▶ En general, las luces **sueltas** se usan como prevención y significan: la roja, peligro y prohibición de paso. La amarilla (intermitente o no), precaución, riesgo potencial.

## Señales

En cambio, el semáforo es la combinación de los tres colores, siempre en el mismo orden, y asigna el derecho o prohibición de paso en corrientes de tránsito que se cruzan.

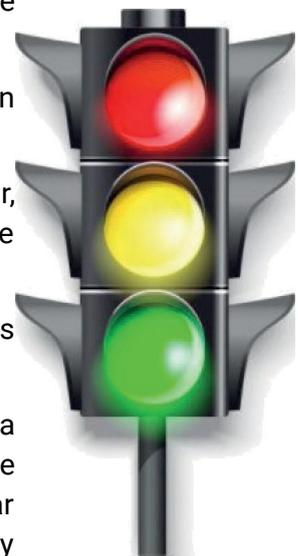
Pretende ordenar con máxima eficiencia la encrucijada, con un mínimo de demora y de riesgo.

Los vehículos con luz **verde** a su frente deben avanzar o doblar, salvo hacia la izquierda, cuando sea de doble mano y no hay faz de giro (flecha) hacia ese lado.

Aún en las de una mano con varios carriles, es aconsejable para las unidades de transporte, no girar a la izquierda.

Con luz **amarilla** detenerse si se estima que no alcanzará a transponer el cruce, si la luz amarilla lo sorprende tan próximo al cruce que ya no puede detenerse con suficiente seguridad, deberá continuar con precaución. Si enciende intermitentemente indica prevención y equivale a una señal de **CEDA EL PASO**.

Con luz **roja** detenerse antes de la línea de pare o senda peatonal, no pudiendo moverse hasta que se encienda la luz verde. La infracción se configura cuando se ingresa al cruce con luz roja y esto se produce al transponer la línea de pare o la senda peatonal.



Si hay luz roja intermitente encendida en una dirección, equivale a una señal de **PARE**. Si se prende más de una luz, siempre tiene preeminencia la **ROJA**.

Las flechas del semáforo son rojas o verdes: la verde indica la obligación de avanzar en el sentido indicado. En cambio, la roja indica que no se puede avanzar y, simplemente, avisa que se podrá girar en esa dirección cuando prenda la verde. Pueden estar destinadas a un carril, a varios o a toda la calzada.

## Señales luminosas para peatones

La indicación del semáforo peatonal, de color blanco o verde, permite el cruce de la calzada por la senda peatonal. Cuando cambia a luz roja o naranja intermitente, indica que no se debe iniciar el cruce y los que lo están realizando, completarlo.

Luego, esta luz queda fija indicando la prohibición de cruzar hasta volver al color blanco o verde.



Hay una variante para no videntes con indicaciones sonoras. Si no existe semáforo peatonal, los transeúntes deben guiarse por las luces de los semáforos vehiculares que circulan en su misma dirección, no debiendo iniciar el cruce con luz amarilla o roja a su frente ni bajar a la calzada.

Existen semáforos para otros usuarios, como ciclistas, instalados para las ciclovías y bicisendas y otros especiales para vehículos específicos (por ejemplo tranvías).



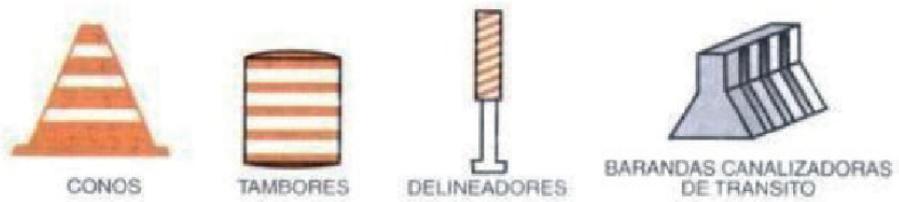
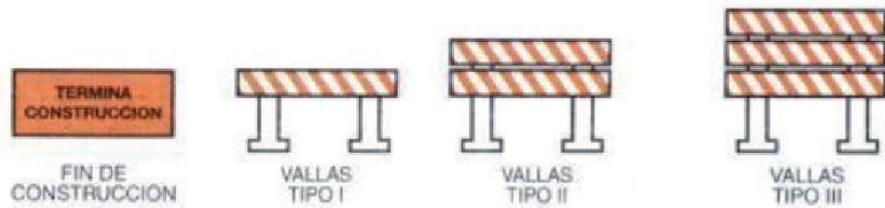
## Señales y dispositivos

Se utilizan mayormente para indicar situaciones que pueden resultar inesperadas, especialmente construcciones o actividades temporarias sobre la vía, que requieren del conductor una adecuada respuesta.

Estas señales de prevención especial son de fondo color naranja y símbolo negro y de alta reflectividad.

Se las instala en conjunción con vallas, conos, tambores, postes, delineadores, balizas, banderas, semáforos y otros dispositivos y elementos de canalización<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Material obtenido de: <http://licenciaslaprida.com.ar/docs/capitulo3.pdf>



Unidad 10

> Interceptación vehicular

U10

## Ley Nacional de Transporte 24.449

La [Ley 24.449](#) dispone que:

**ARTÍCULO 29.** *Condiciones de Seguridad. Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de:*

*a) En general:*

- 1. Sistema de frenado, permanente, seguro y eficaz.*
- 2. Sistema de dirección de iguales características;*
- 3. Sistema de suspensión, que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a su adherencia y estabilidad;*
- 4. Sistema de rodamiento con cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con las inscripciones reglamentarias;*
- 5. Las cubiertas reconstruidas deben identificarse como tal y se usarán sólo en las posiciones reglamentarias. Las plantas industriales para reconstrucción de neumáticos deben homologarse en la forma que establece el artículo 28 párrafo 4;*
- 6. Estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos;*
- 7. Tener su peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta ley y su reglamentación establecen;*

*b) Los vehículos para el servicio de carga y pasajeros, poseer los dispositivos especiales, que la reglamentación exige de acuerdo a los fines de esta ley;*

*c) Los vehículos que se destinen al servicio de transporte de pasajeros estarán diseñados específicamente para esa función con las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario, debiendo contar con:*

- 1. Salidas de emergencia en relación a la cantidad de plazas;*
- 2. El motor en cualquier ubicación, siempre que tenga un adecuado aislamiento termoacústico respecto al habitáculo. En los del servicio urbano el de las unidades nuevas que se habiliten, deberá estar dispuesto en la parte trasera del vehículo;*
- 3. Suspensión neumática en los del servicio urbano o equivalente para el resto de los servicios;*
- 4. Dirección asistida;*
- 5. Los del servicio urbano; caja automática para cambios de marcha;*
- 6. Aislación termo-acústica ignífuga o que retarde la propagación de llama;*

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

8. *Las unidades de transporte urbano de pasajeros que se utilicen en ciudades con alta densidad de tránsito, un equipo especial para el cobro de pasajes, o bien dicha tarea debe estar a cargo de una persona distinta de la que conduce;*

*d) Las casas rodantes motorizadas cumplirán en lo pertinente con el inciso anterior;*

*e) Los destinados a cargas peligrosas, emergencias o seguridad, deben habilitarse especialmente;*

*f) Los acoplados deben tener un sistema de acople para idéntico itinerario y otro de emergencia con dispositivo que lo detenga si se separa;*

*g) Las casas rodantes remolcadas deben tener el tractor, las dimensiones, pesos, estabilidad y condiciones de seguridad reglamentarias;*

*h) La maquinaria especial tendrá desmontable o plegable sus elementos sobresalientes;*

*i) Las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación;*

*j) Los de los restantes tipos se fabricarán según este título en lo pertinente.*

*k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche.*

*La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, un sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación. (Último párrafo incorporado por art. 29 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)*

**ARTÍCULO 30. — REQUISITOS PARA AUTOMOTORES.** *Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:*

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

*b) Paragolpes y guardabarros o carrocería que cumpla tales funciones. Se exceptúa a los vehículos tractores de la obligación de incorporar el paragolpes trasero. La reglamentación establecerá la uniformidad de las dimensiones y alturas de los*

*paragolpes. (Inciso sustituido por art. 1° de la Ley N° 27.425 B.O. 22/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)*

- c) Sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas;*
- d) Sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo;*
- e) Bocina de sonoridad reglamentada;*
- f) Vidrios de seguridad o elementos transparentes similares, normalizados y con el grado de tonalidad adecuados;*
- g) Protección contra encandilamiento solar;*
- h) Dispositivo para corte rápido de energía;*
- i) Sistema motriz de retroceso;*
- j) Retrorreflectantes ubicados con criterio similar a las luces de posición. En el caso de vehículos para el servicio de transporte, deberán disponerse en bandas que delimiten los perímetros laterales y trasero;*
- k) Sistema de renovación de aire interior, sin posibilidad de ingreso de emanaciones del propio vehículo;*
- l) Sendos sistemas que impidan la apertura inesperada de sus puertas, baúl y capó;*
- m) Traba de seguridad para niños en puertas traseras;*
- n) Sistema de mandos e instrumental dispuesto del lado izquierdo de modo que el conductor no deba desplazarse ni desatender el manejo para accionarlos. Contendrá:
  - 1. Tablero de fácil visualización con ideogramas normalizados;*
  - 2. Velocímetro y cuentakilómetros;*
  - 3. Indicadores de luz de giro;*
  - 4. Testigos de luces alta y de posición;**
- ñ) Fusibles interruptores automáticos, ubicados en forma accesible y en cantidad suficiente como para que cada uno cubra distintos circuitos, de modo tal que su interrupción no anule todo un sistema;*
- o) Estar diseñados, contruidos y equipados de modo que se dificulte o retarde la iniciación y propagación de incendios, la emanación de compuestos tóxicos y se asegure una rápida y efectiva evacuación de personas.*

**ARTICULO 31. — SISTEMA DE ILUMINACIÓN.** *Los automotores para personas y carga deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación:*

- a) Faros delanteros: de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica o simétrica; (Inciso sustituido por art. 2° de la Ley N°*

27.425 B.O. 22/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

b) *Luces de posición: que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:*

1. *Delanteras de color blanco o amarillo;*
2. *Traseras de color rojo;*
3. *Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación;*
4. *Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación;*

c) *Luces de giro: intermitentes de color amarillo delante y atrás. En el caso de los vehículos importados que cumplieren con las normas americanas respectivas, la luz de giro trasera podrá ser de color rojo. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados; (Inciso sustituido por art. 2° de la Ley N° 27.425 B.O. 22/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)*

d) *Luces de freno traseras: de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste;*

e) *Luz para la patente trasera;*

f) *Luz de retroceso blanca;*

g) *Luces intermitentes de emergencia, que incluye a todos los indicadores de giro;*

h) *Sistema de destello de luces frontales;*

i) *Los vehículos de otro tipo se ajustarán a lo precedente, en lo que corresponda y:*

1. *Los de tracción animal llevarán un artefacto luminoso en cada costado, que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás;*
2. *Los velocípedos llevarán una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás.*
3. *Las motocicletas cumplirán en lo pertinente con los incs. a) al e) y g);*
4. *Los acoplados cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incisos b), c), d), e), f) y g);*
5. *La maquinaria especial de conformidad a lo que establece el artículo 62 y la reglamentación correspondiente.*

*Queda prohibido a cualquier vehículo colocar o usar otros faros o luces que no sean los taxativamente establecidos en esta ley, salvo el agregado de hasta dos luces rompeniebla y, sólo en vías de tierra, el uso de faros buscahuellas.*

**ARTICULO 32.** — *LUCES ADICIONALES.* Los vehículos que se especifican deben tener las siguientes luces adicionales:

a) Los camiones articulados o con acoplado: tres luces en la parte central superior, blancas adelante y rojas atrás; (Inciso sustituido por art. 2° de la Ley N° 27.425 B.O. 22/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

b) Las grúas para remolque: luces complementarias de las de freno y posición, que no queden ocultas por el vehículo remolcado;

c) Los vehículos de transporte de pasajeros: cuatro luces blancas o amarillas en la parte superior delantera y una roja en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces reglamentarias. Se exceptúan de esta exigencia los vehículos de la categoría M2 con un peso bruto total inferior a las siete (7) toneladas; (Inciso sustituido por art. 3° de la Ley N° 27.425 B.O. 22/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

d) Los vehículos para transporte de menores de catorce (14) años: cuatro luces amarillas en la parte superior delantera y dos rojas y una amarilla central en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces normales intermitentes de emergencia;

e) Los vehículos policiales y de seguridad: balizas azules intermitentes;

f) Los vehículos de bomberos y servicios de apuntalamiento, explosivos u otros de urgencia: balizas rojas intermitentes;

g) Las ambulancias y similares: balizas verdes intermitentes;

h) La maquinaria especial y los vehículos que por su finalidad de auxilio, reparación o recolección sobre la vía pública, no deban ajustarse a ciertas normas de circulación: balizas amarillas intermitentes.

**ARTICULO 33.** — *OTROS REQUERIMIENTOS.* Respecto a los vehículos se debe, además:

a) Los automotores ajustarse a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas. Tales límites y el procedimiento para detectar las emisiones son los que establece la reglamentación, según la legislación en la materia;

b) Dotarlos de por lo menos un dispositivo o cierre de seguridad antirrobo;

c) Implementar acciones o propaganda tendiente a disminuir el consumo excesivo de combustible;

d) Otorgar la Cédula de Identificación del Automotor a todo vehículo destinado a circular por la vía pública, con excepción de los de tracción a sangre. Dicho documento detallará, sin perjuicio de su régimen propio, las características del vehículo necesarias a los fines de su control;

e) Dichos vehículos además deben tener grabados indeleblemente los caracteres identificatorios que determina la reglamentación en los lugares que la misma establece. El motor y otros elementos podrán tener numeración propia;

f) (Inciso vetado por art. 6° del Decreto N° 179/1995 B.O. 10/02/1995).

## **CAPÍTULO II**

### *Parque usado*

**ARTÍCULO 34.** — *REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA.* Las características de seguridad de los vehículos librados al tránsito no pueden ser modificadas, salvo las excepciones reglamentadas. La exigencia de incorporar a los automotores en uso elementos o requisitos de seguridad contemplados en el capítulo anterior y que no los hayan traído originalmente, será excepcional y siempre que no implique una modificación importante de otro componente o parte del vehículo, dando previamente amplia difusión a la nueva exigencia.

*Todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.*

*Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúe, son establecidos por la reglamentación y cumplimentados por la autoridad competente. Esta podrá delegar la verificación a las concesionarias oficiales de los fabricantes o importadores o a talleres habilitados a estos efectos manteniendo un estricto control.*

*La misma autoridad cumplimentará también una revisión técnica rápida y aleatoria (a la vera de la vía) sobre emisión de contaminantes y principales requisitos de seguridad del vehículo, ajustándose a lo dispuesto en el artículo 72, inciso c), punto 1.*

**(Artículos del 29 al 34 de la Ley Nacional 24.449)**

## Recomendaciones básicas en la interceptación vehicular

Antes de iniciar este apartado, recordemos el contenido del artículo 30 de la Ley 13.982, que dice:

*A los fines específicos de la presente Ley, se denomina función de seguridad a la potestad y el deber que tiene el personal policial de los subescalafones Comando y General de proceder a la prevención y disuasión de delitos y contravenciones, como así proveer al mantenimiento del orden público en general.*



Hecha esta aclaración, tenemos las herramientas legales para indicar que la **interceptación vehicular**, se encuentra dentro de la potestad y el deber que tiene el personal policial al momento de ejercer la función de seguridad; poniéndolo en práctica, siempre bajo los lineamientos de los principios y procedimientos básicos de actuación, previstos en la **Ley N°13.482 Ley de Unificación de las Normas de Organización de las Policías de la Provincia de Buenos Aires**, que en su **artículo 9º**, enuncia:

*Los miembros de las Policías de la Provincia de Buenos Aires actuarán conforme a las normas constitucionales, legales y reglamentarias vigentes. Su accionar deberá adecuarse*

*estrictamente al principio de razonabilidad, evitando todo tipo de actuación abusiva, arbitraria o discriminatoria que entrañe violencia física o moral contra las personas, así como también al principio de gradualidad, privilegiando las Áreas y el proceder preventivo y disuasivo antes que el uso de la fuerza y procurando siempre preservar la vida y la libertad de las personas.*

**Principio de legalidad:** este se refiere exclusivamente a que todo policía debe desempeñar su tarea cumpliendo con los mandatos, en el marco de la ley. Respetando fundamentalmente los principios constitucionales, las leyes y reglamentaciones vigentes.

**Principio de razonabilidad:** conforme lo establece el artículo la función policial debe ser para evitar cualquier acto de abuso, o un accionar caprichoso sin el respeto a la ley o las razones lógicas, así como la discriminación cuando ello venga aparejado con violencia física o violencia moral (insulto o degradación) contra las personas.

**Principio de gradualidad:** teniendo en cuenta como primer punto de partida privilegiar el área y proceder de manera preventiva, disuadiendo es decir a través del diálogo o la proactividad y el acercamiento a las personas antes que el uso de la fuerza o el arma reglamentaria. Aquí el conocido lema del **uso de la fuerza mínima indispensable**, fuerza que deberá neutralizar a la otra parte sin llegar a causar daño, todo ello en función de preservar la vida propia, la de terceros y también la libertad de las personas.

En consideraciones generales, al referirnos a un operativo de interceptación vehicular e Identificación de personas, como un accionar policial dinámico, nos sirve de fundamento que permite introducirnos en otra variante de éste tipo de operativo.

En este sentido, al momento de realizar el patrullaje en la zona asignada, donde como premisa de nuestro proceder -que debe ser siempre de carácter profesional- plasmado en el conocimiento de las leyes, el deber de su cumplimiento, además de la responsabilidad de la guarda del vehículo policial como patrimonio del Estado durante el horario de servicio; que transforma el ejercicio de la función de seguridad, en una acción dinámica cuyos actores, son la unidad mínima operativa (U.M.O), representados en la tarea de **chofer y acompañante**, el accionar policial, generada a partir de su desplazamiento en un marco condicionado por el riesgo y la complejidad de cada situación en particular. Dichos procedimientos se denominan:

- **Procedimiento Ordinario**
- **Procedimiento Intermedio**
- **Procedimiento Alto Riesgo**

Estableciendo, a partir de los mencionados procedimientos, las diferentes medidas de seguridad y los roles establecidos en la intervención por parte de la **Unidad Mínima Operativa** (en relación a esto último no nos detendremos en desarrollar la intervención operativa por ser contenidos son abordados en la materia Operaciones Policiales) posicionándonos en las indicación es previa a la detención del Móvil Policial ante el vehículo

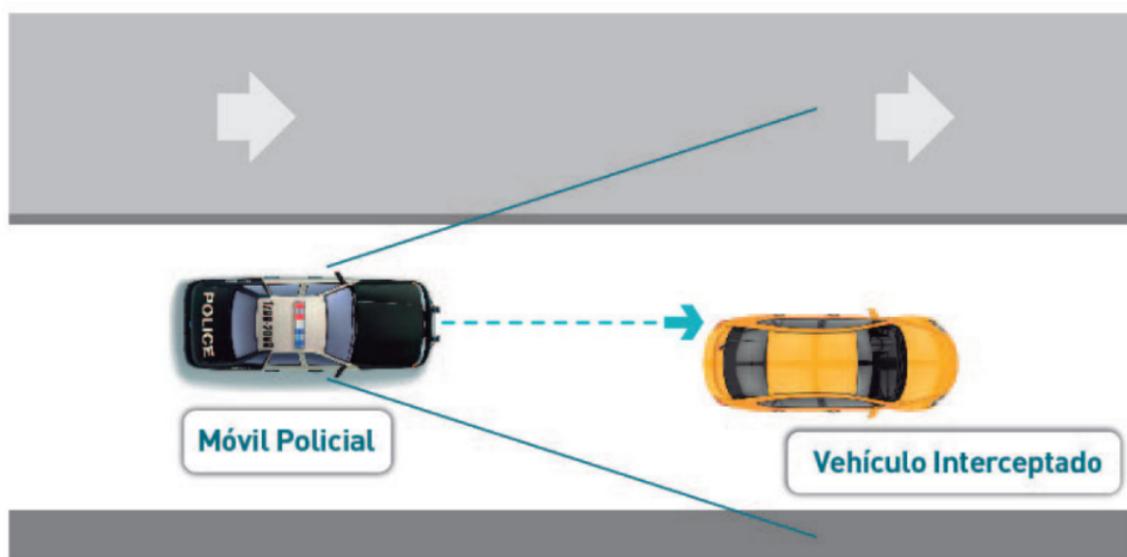
interceptado, los requerimientos en circulación mediante **altavoz** y ubicación del **Móvil Policial**.

## Intercepción del vehículo

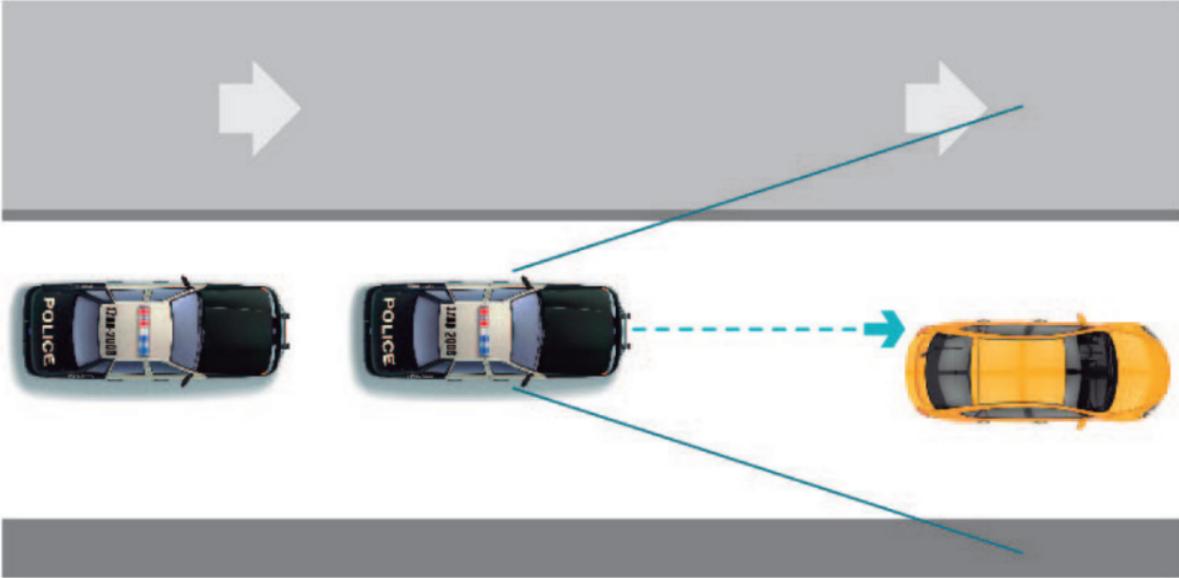
En este caso nuestra premisa y/o principal intervención partirá desde una misión preventiva y educativa. La misma abarca desde una mera interceptación vehicular, al notar que un conductor realiza maniobras peligrosas, que no se respeta o no se cumplen con las señalizaciones viales y/o de tránsito, etc., recordando que según el caso y el lugar el efectivo policial no podrá realizar una multa, pero si derivar la falta constatada al Juzgado de Faltas o al organismo de Tránsito Municipal.

El móvil policial, para la detención del vehículo a interceptar, dará aviso por medio **visual** (señales con las luces del móvil policial) y **acústico** (sirenas) y con la utilización del altavoz del móvil le ordenará al conductor del vehículo que disminuya la velocidad, estacione en la orilla según corresponda, encienda las balizas y apague el motor. Al detenerse, el móvil se ubicará detrás a la distancia de un vehículo aproximadamente, coincidiendo la mitad del móvil con la línea lateral del automóvil, conformando así el **pasillo de seguridad**, las ruedas del móvil deben quedar a 450 en dirección a la salida de la calle, para lograr cubierta de la zona baja del efectivo y a su vez, en caso de emergencia estar preparado para salir, según se grafica más abajo.

## Ubicación de los vehículos con intervención de un móvil policial



### Ubicación de los vehículos con intervención de dos móviles policiales



### Control de iluminación de balizas y sonido del móvil policial

The image shows a control panel for a police vehicle with several buttons and indicators. The panel is labeled 'Kingvox (( )) SPMX' and 'POLIPHONIC-DIGITAL-MIX'. The buttons are arranged in a grid and are illuminated with red light. Callouts provide the following information:

- Botón de Destello Azul de Balizas**
  - 1. Pulsación Completa de Luz
  - 2. Pulsación Alternada
- Autoparlante (Alta Voz)**
- Emergencia**
  - Totalidad de Luces Azules y Blancas con Sirena
- Luz Blanca**
  - 1. Pulsación Completa
  - 2. Pulsaciones Barreberedas
  - 3. Pulsaciones Centrales
- Toque de Sirena**
- Sirena**

**Control de Iluminación de Balizas y Sonido del Móvil Policial**

## Actuación policial desde el marco legal

### Artículo 226. Código Procesal Penal Buenos Aires

**Orden de secuestro.** *El Juez, a requerimiento del Agente Fiscal, podrá disponer el secuestro de las cosas relacionadas con el delito, las sujetas a confiscación o aquéllas que puedan servir como medios de prueba. En todos los procesos por amenazas, violencia familiar o de género, o cualquier otro delito derivado de situaciones de conflictos interpersonales, el Fiscal deberá requerir al Juez de Garantías el secuestro de las armas utilizadas en el hecho, como así también de aquellas armas de fuego de las cuales el denunciado fuera tenedor o poseedor. En casos urgentes, esta medida podrá ser delegada en la Policía, en la forma prescripta por el artículo 219 para los registros. Cuando no medie orden judicial deberá estarse a lo prescripto por los artículos 220, segunda parte y 222 Los efectos secuestrados serán inventariados y puestos bajo segura custodia, a disposición del Agente Fiscal. En caso necesario podrá disponerse su depósito. Se podrá ordenar la obtención de copias o reproducciones de las cosas secuestradas, cuando puedan desaparecer, alterarse, sean de difícil custodia o así convenga a la instrucción. Las cosas secuestradas serán señaladas con el sello de la Fiscalía y con la firma del Agente Fiscal, debiéndose firmar los documentos en cada una de sus hojas. Si fuere necesario remover los sellos, se verificará previamente su integridad. Concluido el acto, aquéllos serán repuestos y se dejará constancia.*

### Artículo 294. Código Procesal Penal Buenos Aires

**Atribuciones. Los funcionarios de policía tendrán las siguientes atribuciones:**

1. Recibir denuncias.
2. Cuidar que los rastros materiales que hubiere dejado el delito sean conservados y que el estado de las cosas no se modifique hasta que llegue al lugar el Ministerio Público Fiscal.
3. Disponer, en caso necesario, que ninguna de las personas que se hallare en el lugar del hecho o sus adyacencias, se aparten del sitio mientras se llevan a cabo las diligencias que correspondan, de lo que deberá darse cuenta inmediatamente al Ministerio Público Fiscal.
4. Si hubiere peligro de que cualquier demora comprometa el éxito de la investigación, hacer constar el estado de las personas, de las cosas y de los lugares, mediante inspecciones, planos, fotografías, exámenes técnicos y demás operaciones que aconseje la policía científica.

5. Disponer los allanamientos del artículo 222 y las requisas urgentes, con arreglo del artículo 225, con inmediato aviso al juez o tribunal competente y al Ministerio Público Fiscal.

*Cuando se trate de un operativo público de control motivado en políticas tendientes a la prevención de los delitos, podrán proceder a la revisión de los efectos que porten las personas en sus ropas o que lleven en su poder de otra manera o tengan en los vehículos en que se movilicen, procediendo a secuestros en los casos sumamente graves o urgentes o cuando peligre el orden público, de todo aquello que constituya elemento del delito o instrumento de un delito o sea producto de él, con la observancia de lo establecido en el título VII, capítulo IV de este código bastando inmediata comunicación al Ministerio Público Fiscal y al Juez de Garantías.*

*En cualquier circunstancia podrá requisar el transporte de cargas y/o el transporte público de pasajeros, cumplimentado lo dispuesto en el párrafo primero in fine del presente inciso.*

6. Si fuere indispensable ordenar la clausura del local en que se suponga por vehementes indicios que se ha cometido un delito grave, o proceder conforme al artículo 149, con inmediato aviso al Juez de Garantías competente, al Ministerio Público Fiscal y al Defensor Oficial.

7. Interrogar a los testigos, a quienes se les tomará juramento.

**\*Inciso 8:** "Aprehender a los presuntos autores y/o partícipes en los casos y formas que este código autoriza y disponer su incomunicación cuando concurren los requisitos del artículo 152 por un término máximo de doce (12) horas, que no podrá prolongarse por ningún motivo sin orden judicial."

9. Usar de la fuerza pública en la medida de lo necesario.

10. Informar al presunto imputado y víctima sobre los derechos constitucionales que le asisten y que este código reglamenta.

*Los auxiliares de policía tendrán las mismas atribuciones para los casos urgentes o cuando cumplan órdenes del Ministerio Público Fiscal, del Juez o Tribunal.*

## Requerimiento de documentación

**Si bien en la Unidad Marco Normativo presentamos las nociones básicas sobre el control vehicular y el requerimiento de documentación, volveremos más profundamente sobre este tema en los párrafos que siguen.**

Este requerimiento tiene su base normativa en el artículo 37 de la [Ley 24.449](#), donde como regla general al momento de circular, el conductor tiene el deber de presentar la licencia de conductor, y demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que le ley contemple.



Esta regla general, indica el deber del conductor, en igual sentido tiene una garantía de tránsito, convalidada por el artículo 3, que establece la prohibición de su retención o demora, del vehículo, de la documentación de ambos, y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por la Ley N° 24.449 u ordenados por Juez competente.

Partiendo de ésta normativa, debemos establecer qué documentación se debe solicitar, en primera instancia, se debe verificar la identidad del conductor y su habilitación, siendo el instrumento adecuado, el Documento Nacional de Identidad y el carnet de conducir, donde se coteja las identidades, los números de DNI, y licencia, domicilio, edad, continuando con la vigencia del carnet, las categorías y clases habilitadas, y si se corresponden con el vehículo conducido.

En lo que respecta al vehículo, se debe solicitar la denominada **cédula verde**, en relación al antiguo color que presentaban en su formato, ésta cedula, se considera el documento de identidad del rodado, y a través de sus datos, se puede verificar, el titular del vehículo, la marca, el modelo, la patente o dominio, el número de motor y chasis, en la actualidad, el formato fue renovado, utilizándose una similar al plástico de las tarjetas de crédito, pero de color azul.

Distinto es el caso de la denominada **cédula azul**, por el color de su formato anterior, cuya finalidad es brindar, con la sola tenencia una autorización por parte del titular para manejar el automotor a una tercera persona.



*Formato Anterior*



*Formato Actual*

De manera complementaria, se puede solicitar la vigencia de la carga del matafuego, en cuya cédula debe constar la patente del rodado, con la observación de la certificación de realizada la Verificación Técnica Vehicular (VTV), se puede cotejar que no se encuentra vencida.

Otra documentación importante a cotejar, es el comprobante de cobertura del seguro obligatorio automotor, que solo se limita a la póliza y su vigencia, correspondiente al rodado en cuestión, que generalmente se reduce a una tarjeta expedida por la prestadora del servicio.

# Referencias

Agencia Nacional de Seguridad Vial. *Manual del conductor profesional*. Ministerio del Interior de la Nación, 2009,

[https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_licencias\\_manual\\_del\\_conductor\\_profesional.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_licencias_manual_del_conductor_profesional.pdf). Accessed 31 enero 2022.

Revista Seguridad Minera. "Tres conceptos de seguridad fundamentales para un manejo defensivo." *Revista Seguridad Minera*, 6 January 2016,

<https://www.revistaseguridadminera.com/operaciones-mineras/manejo-defensivo-conceptos-de-seguridad/>. Accessed 1 February 2022.

Wikivia. "Técnicas de conflicto de tráfico." *Wikivia*, 8 March 2010,

[http://www.wikivia.org/wikivia/index.php?title=T%C3%A9cnicas\\_de\\_conflicto\\_de\\_tr%C3%A1fico](http://www.wikivia.org/wikivia/index.php?title=T%C3%A9cnicas_de_conflicto_de_tr%C3%A1fico). Accessed 31 January 2022.

## Normativa

Constitución de la Nación Argentina. 22 de agosto de 1994.

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/804/norma.htm>

Ley 11.922 de 1997. Código Procesal Penal de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires. B.O. No. 23280.

<http://www.saij.gob.ar/11922-local-buenos-aires-codigo-procesal-penal-provincia-buenos-aires-lpb0011922-1996-12-18/123456789-0abc-defg-229-1100bvorpyel>

Ley 11.179 de 1985. Código Penal. B.O. del 16 de enero de 1985.

<http://www.saij.gob.ar/11179-nacional-codigo-penal-lns0002677-1984-12-21/123456789-0abc-defg-g77-62000scanyel>

Ley 8031 de 1973. Código de Faltas Provinciales. Buenos Aires. B.O. No. 12.551.

<https://normas.gba.gob.ar/ar-b/decreto-ley/1973/8031/1434>

Ley 13.482 de 2006. *Ley de Unificación de las Normas de Organización de las Policías de la Provincia de Bs.As.* Buenos Aires. 28 de junio de 2006, B.O. No. 25439. Recuperado el 24 de agosto de 2021 de <https://normas.gba.gob.ar/ar-b/ley/2006/13482/3383>

Ley 13.982 de 2009. *Ley de Escalafón para el personal de las policías de la Provincia de Buenos Aires.* Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires. La Plata, 27 de abril de 2009, B.O. No. 26115. <https://normas.gba.gob.ar/ar-b/ley/2009/13982/2885>

Ley 24.449 de 1995. *Ley de tránsito. Régimen legal.* Congreso argentino. B. O. 28080. Buenos Aires, 23 de diciembre de 1994.  
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>