



**MANUAL DE CONDUCCION DE MOTOS,
CONDUCTA DE PEATONES Y
BICICLETAS**

**CEL RIVADAVIA
2024**

VINCULAR DERECHOS Y OBLIGACIONES

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

Como se mencionó anteriormente, se apela a una formación del transeúnte ligada con la comprensión significativa, que no puede reducirse a la información, adiestramiento o entrenamiento. Es fundamental que se presenten las prohibiciones y determinación es que pesan sobre el tránsito en estrecha relación con lo que posibilitan, considerando que el desplazamiento personal siempre se realiza en interacción e interdependencia con el de los otros. Se trata de advertir y mostrar

que, como sostiene Philippe Meirieu, *“en una patria, en una clase, en una sociedad, cuando alguien quiere ocupar todo el lugar es porque no tiene lugar (...) Darle [a alguien] un lugar en una obra colectiva es permitirle ya no tener más la voluntad de ocupar todo el lugar... es así como aprende a entrar en la ley, así es como aprende que las reglas no caen del cielo sino que son requeridas por el proyecto que perseguimos en común (...)”*

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

LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR

La Licencia Nacional de Conducir se emitirá únicamente en los CENTROS EMISORES DE LICENCIAS (CEL), certificados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, conforme al procedimiento establecido al efecto.

CARACTERÍSTICAS

El contenido de la Licencia Nacional debe contener los siguientes datos:

- Número en coincidencia con el DNI del titular;
- Apellido, nombre, fecha de nacimiento y firma del titular;
- Clase de licencia, especificando tipos de vehículos que lo habilita a conducir;
- Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para conducir. A su pedido se incluirá la advertencia sobre alergia a medicamentos u otras similares;
- Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor;
- Grupo y factor sanguíneo del titular acreditado por profesional competente;

CLASES DE LICENCIAS

Clase A.1

Ciclomotores para menores desde DIECIOCHO(18) años.

Clase A.2

A los fines de este inciso potencia la comprendida en centímetros cúbicos de cilindrada (50 y 150 cc).

Clase A.2.1

Motocicletas (incluidos ciclomotores de hasta CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CÚBICOS (150 cc) de cilindrada. Se debe de DOS (2) años para ciclomotor que aspiren a obtener esta licencia, deberán concurrir con el vehículo que posea las adaptaciones y/o equipamiento especial necesario y compatible con su discapacidad.

Clase A.2.2

Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CÚBICOS (150 cc) y hasta TRESCIENTOS CENTIMETROS CÚBICOS (300 cc) de cilindrada. Previamente se debe haber tenido habilitación por DOS (2) años para una motocicleta de menor potencia, que no sea ciclomotor.

Clase A.3

Motocicletas de más de TRESCIENTOS CENTIMETROS CÚBICOS (300 cc) de cilindrada.

Clase A.4

Motocicletas de cualquier cilindrada incluyendo ciclomotores, triciclos, contemplados en los puntos precedentes de la presente clase, que sean utilizados para el transporte de toda actividad comercial e industrial.

Clase B.1

Automóviles, utilitarios, camionetas y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.) de peso total.

OTORGAMIENTO DE LA LICENCIA A MENORES DE EDAD

Aquellos menores que hayan cumplido 17 años de edad, podrán solicitar la licencia de clase A y B, siempre que tengan autorización de ambos padres. Como ambos progenitores tienen la Patria Potestad de sus hijos hasta que estos lleguen a la mayoría de edad (21 años), con la consiguiente responsabilidad civil que ella acarrea; cualquiera de ellos en cualquier momento podrá peticionar la revocación de la autorización dada, con la consiguiente retención de la licencia por parte de la autoridad competente.

Serán habilitados por el término de un año la primera vez, y por tres años en la siguiente renovación.

A los menores principiantes se les otorgarán dos letreros de fondo verde y letras blancas que poseyeran la leyenda "PRINCIPIANTE" (en letras mayúsculas), el cual deberá ser exhibido obligatoriamente, en la parte inferior del parabrisas y en la luneta del vehículo.

Es importante resaltar que durante SEIS MESES, no podrá conducir en zonas céntricas, autopistas, ni semi-autopistas.

RENOVACIÓN DE LICENCIAS**RENOVACIÓN POR VENCIMIENTO**

Para las personas entre 18 a 64 la Licencia para clases particulares tendrá una validez de cinco años y a su vencimiento, el interesado deberá renovarla en el plazo establecido legalmente. No olvidar que la licencia vencida inhabilita para conducir.

Entre los 65 y 70 años inclusive se otorgará por tres años. Desde los 71 años en adelante se otorgará siempre por un año sin excepciones.

RENOVACIÓN POR CAMBIO DE JURISDICCIÓN

Cuando una persona cambie de domicilio, deberá denunciar el mismo por ante el Registro Civil; y una vez acreditado este por ante el CEL correspondiente en un plazo de 90 días, se emitirá nueva licencia, la cuál se otorgará, previo informe del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito,

contra entrega de la anterior, y por el período que resta de vigencia.

RENOVACIÓN POR EXTRAVÍO O ROBO

Ante extravío o robo de la Licencia Nacional de Conducir, se deberá efectuar denuncia policial correspondiente.

Acto seguido, el solicitante se presentará en el CEL de su jurisdicción, quién previo a acreditar su identidad, acompañará copia de la denuncia efectuada para comenzar a tramitar el duplicado de Licencia.

Una vez cumplimentados los recaudos legales y/o administrativos exigidos por ANSV, se otorgará el duplicado, que tendrá una validez que irá, desde el día de la fecha de emisión, hasta idéntico día, mes y año en que vencía la licencia original.

CURSOS Y EXÁMENES

CURSO TEÓRICO – PRÁCTICO DE EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

Todas aquellas personas que soliciten la emisión de la licencia de conducir por primera vez, deberán obligatoriamente, asistir a este curso.

Su aprobación conjuntamente con la totalidad de los requisitos exigidos por la ley, serán determinantes a la hora de obtener la licencia de conducir, como documento habilitante para la libre circulación por caminos, calles, autopistas, semi autopistas, rutas Provinciales y Nacionales.

Este curso teórico - práctico tiene por finalidad educar en seguridad vial a todos y cada uno de los postulantes en obtener la Licencia Nacional de conducir, preparando a los mismos a su vez, para afrontar los exámenes sucesivos con los conocimientos básicos y necesarios que permitan su aprobación en debida forma.

EXAMEN MÉDICO PSICO-FÍSICO

Una cuestión elemental para poder lograr los objetivos planteados en cuanto a la prevención y la reducción del alto índice de siniestralidad existente en nuestro país, está

constituido por la evaluación psicofísica a realizarse a los aspirantes a obtener una Licencia Nacional de Conducir, o su renovación.

En este punto, la exigencia del examen psicofísico como un requisito obligatorio, a cumplimentar por los aspirantes a obtener una Licencia Nacional de Conducir, tramitada ante un Centro Emisor Habilitado, permitirá la realización de una exploración exhaustiva de las capacidades tanto físicas como psíquicas de los solicitantes de una licencia, brindando así la posibilidad de identificar y corregir tempranamente los problemas de los futuros conductores.

Se puede, de este modo, prevenir accidentes atribuidos a fallas humanas, ocasionados por conductores no

d) aptitud psíquica

aptos que constituyan un peligro para el entorno, ya sea porque manifiestan una pérdida o disminución de la visión, de la audición, o en sus capacidades de coordinación psicomotora, originadas por alguna enfermedad, accidente o algún tipo de defecto congénito.

OBJETIVOS

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

ALCANCE

Este examen será exigido como requisito obligatorio previo a todo trámite de obtención o renovación de una Licencia Nacional de Conducir, sin excepciones.

REQUISITOS PREVIOS

El aspirante a obtener una Licencia Nacional de Conducir, o su renovación, deberá presentarse a la examinación con su Documento de Identidad, una Constancia de Grupo y Factor sanguíneo expedida por profesional médico y con el Formulario Único de Seguimiento del Trámite, en este último, deberá constar la asistencia al Curso Teórico-Práctico de Educación para la Seguridad Vial, y la Declaración Jurada sobre el padecimiento de afecciones tendrá que estar llenada y firmada por el solicitante.

EXÁMENES PSICO-FÍSICOS

Estos comprenderán:

- a) aptitud física; este abarcará el sistema locomotor, el sistema nervioso y muscular, el sistema cardiovascular, el sistema renal, el sistema respiratorio, trastornos hematológicos, y enfermedades metabólicas o endocrinas.
- b) aptitud visual
- c) aptitud auditiva

EXAMEN TEÓRICO

Este examen de carácter obligatorio y eliminatorio tiene como objetivo verificar los conocimientos teóricos que posee el aspirante a obtener la Licencia Nacional de Conducir, sobre Educación Ética y Ciudadana, Conducción, Señalamiento y Legislación.

EXAMEN TEÓRICO – PRÁCTICO SOBRE DETECCIÓN DE FALLAS DE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS.

Este examen es de carácter obligatorio y eliminatorio, teniendo como objetivo verificar los conocimientos teóricos y prácticos, que posee el aspirante a obtener la Licencia Nacional de Conducir, sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental del mismo.

EXAMEN PRÁCTICO DE IDONEIDAD CONDUCTIVA

El examen práctico tiene como finalidad comprobar la idoneidad, capacidad y conocimientos básicos y necesarios para conducir aquel tipo de vehículo, para el cual se solicite, la licencia habilitante.

REQUISITOS PARA CIRCULAR EN LA ARGENTINA

EL conductor debe portar:

Licencia habilitante sobre el vehículo que conduce
Cedula de identificación del vehículo (tarjeta azul o verde)
Comprobante de póliza de seguro vigente
Placa patente colocada correctamente

ARGENTINOS QUE CIRCULEN EN EL EXTERIOR Y EXTRANJEROS QUE CIRCULEN EN ARGENTINA

Varios son los Convenios Internacionales que se encuentran vigentes en materia de circulación Internacional. A continuación se describe brevemente la situación de los ciudadanos que cuentan con una

Licencia expedida en Argentina y circulen en el exterior, como así también la situación de los extranjeros que ingresen a nuestro país con una licencia expedida en el exterior.

MERCOSUR

En el ámbito del Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) se encuentra vigente la Resolución N° 35/2002 del Grupo del Mercado Común, aprobada en nuestro país mediante la Resolución AFIP 1419/2003, que establece que los vehículos comunitarios del MERCOSUR, de propiedad de las personas físicas residentes o de personas jurídicas con sede social en un Estado Parte, cuando sean utilizados en viajes de turismo, podrán circular libremente en cualquiera de los demás Estados Partes, debiendo contar el conductor con la siguiente documentación:

- a) Documento de Identidad válido para circular en el MERCOSUR.
- b) Licencia para conducir.
- c) Documento que lo califica como turista emitido por la autoridad migratoria.
- d) Autorización para conducir el vehículo en los casos exigidos en esta Norma.
- e) Título u otro documento oficial que acredite la propiedad del vehículo.
- f) Comprobante de seguro vigente.

Asimismo, se refiere a la circulación de vehículos de alquiler, supuesto en el cual la documentación mencionada en los incisos d), e), y f) precedentes, será reemplazada por la Autorización Para Circulación en el MERCOSUR (ACM).

CHILE

Con la República de Chile, existe un Acuerdo Bilateral sobre aceptación recíproca de las licencias de conductor de los nacionales de uno y otro país, en sustitución del carnet o licencia internacional, suscripta el 17 de Octubre de 1971 en Antofagasta, motivo por el cual para circular en el país vecino no se torna exigente la licencia internacional, sirviendo la licencia nacional para conducir en el mismo.

ITALIA y ESPAÑA

Con respecto a Italia y España, existen en la actualidad dos Acuerdos suscriptos por el Gobierno Argentino con el Gobierno de España (21/07/02) y la Rep. de Italia (17/07/04) sobre Reconocimiento Recíproco y canje de licencias de conducir. Ambos acuerdos tienen una tabla de equivalencias de categorías de licencias y fijan los requisitos exigibles para tramitar, en ambos casos, la conversión de la misma.

RESTO DEL MUNDO

Con el resto de los países, en la actualidad se encuentra vigente la CONVENCIÓN SOBRE CIRCULACIÓN PORCARRETERA, suscripta en Ginebra el 19 de Septiembre de 1949. Nuestro país adhirió mediante Ley 14.814 del año 1959, entrando en vigencia el 25 de Diciembre de 1960. Así, una persona a la cual se le haya expedido una licencia en nuestro país será autorizada a conducir vehículos automotores de la misma clase para la cual haya sido emitida la licencia- sobre las carreteras de otro estado contratante sin rendir nuevo examen, siempre que tenga como mínimo 18 años de edad y el modelo de licencia se ajuste a al modelo del anexo 9 de la Convención. De no ser emitida la licencia de conformidad a dicho anexo, es necesario poseerla Licencia Internacional de Conducir

expedida actualmente por el Automóvil Club Argentino. Esta Convención ha sido suscripta por varios estados, los que se encuentran detallados en la página web de la A.N.S.V.

Asimismo, y si bien algunos países del continente Americano que han firmado la Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor Interamericano de 1943, no han suscripto la Convención de Ginebra de 1949, reconocen el Permiso Internacional de Conducir emitido en el marco de esta última. Ellos son: Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Uruguay.

GESTIÓN DE LA LICENCIA INTERNACIONAL

Con respecto a ello y en caso de ser necesario, dos son los organismos ante los cuales se puede gestionar la Licencia Internacional: el Automóvil Club Argentino y la Dirección

General de Licencias de la C.A.B.A. (sólo para licencias emitidas por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

Ante cualquier inquietud con respecto a esta temática, el interesado podrá evacuar sus dudas consultando el portal web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, donde se encuentran minuciosamente detallados los alcances de cada uno de los Convenios Internacionales.

[http://www.mininterior.gov.ar/seguridad vial](http://www.mininterior.gov.ar/seguridad_vial)

INTRODUCCIÓN

La conducción de motocicletas merece ser tratada en un anexo diferenciado, ya

que si bien comparte con el conductor de un automóvil el conocimiento de la totalidad de las normas de tránsito, ética

ciudadana y seguridad vial, la conducción y gobernabilidad de una moto y los obstáculos con los cuales se enfrenta, distan mucho de los de un automóvil.

En el caso de motociclistas, es tan importante ver, como ser visto, todo motociclista puede quedar envuelto en situaciones riesgosas con facilidad, si no adopta medidas de seguridad adecuadas a la conducción de su motocicleta.

Los factores que influyen son el tamaño de la moto y la dificultad de los conductores de automóviles para detectarlas a través de los espejos retrovisores. Con frecuencia, algunos motociclistas para protegerse del viento se ocultan detrás de los colectivos, ómnibus, y/o camiones que van en movimiento dificultando aún más su detección. Además, los obstáculos que enfrenta un conductor en motocicleta son más perjudiciales para él, de los que serían para un conductor de automóvil. Debido a esto, los motociclistas deben enfrentar con mayor cuidado los diferentes obstáculos en la vía como lo son: los charcos de agua y/o barro, tapas de alcantarilla, aceite, arena, pedregullo, etc.

MOTOCICLETA Y CICLOMOTOR

La motocicleta: es todo vehículo de dos ruedas con motora tracción propia de más de 50 cc.de cilindrada, pudiendo desarrollar velocidades superiores a los 50 Km/h. La estructura principal del vehículo la constituyen las ruedas y el cuadro, en donde se ubica el conductor. Las motocicletas no pueden transportar más de un acompañante, el cual debe ubicarse siempre detrás del conductor; ni tampoco soportar carga superior a los cien kilogramos (100).

El ciclomotor: es una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada, no pudiendo exceder los 50 Km/h de velocidad. Los ciclomotores no pueden llevar cargas ni pasajero superior a cuarenta kilogramos (40 kg), ni circular por autopistas.

CONSEJOS ÚTILES ANTES DE EMPRENDER UNA EXCURSIÓN:

- Revisar el aceite

- Nivel de combustible
- Sistema de frenos
- Estado y presión de los neumáticos
- Estado de la dirección
- El sistema de aceleración

PARTES ELEMENTALES DE UNA MOTOCICLETA

a) Soporte, horquillas delantera y trasera

- **CUADRO:** espina dorsal de la motocicleta y a partir del cual se colocan todos los demás elementos que la componen.
- **HORQUILLA:** pieza a la cual se une el manillar y la rueda delantera, actúa a su vez de suspensión delantera.
- **TANQUE DE COMBUSTIBLE:** es el recipiente que aloja la gasolina.
- **BASCULANTE:** pieza que unida al cuadro mediante un eje, sujeta la rueda trasera y uno de los extremos de la suspensión trasera.
- **FRENOS DELANTERO Y TRASERO:** son los encargados de detener la motocicleta, pueden ser de disco o de tambor.
- **PIPA DE DIRECCIÓN:** une la horquilla al cuadro, aloja en su interior unos rodamientos, que permiten girar la dirección.
- **EL SISTEMA ELÉCTRICO:** basado principalmente en la batería de la motocicleta.

b) El Motor

Los motores más comunes en las motocicletas son de dos tipos: motor de combustión de dos y cuatro tiempos.

En motores de cuatro tiempos el sistema de lubricación se encuentra separado. En motores de dos tiempos el aceite se mezcla con el combustible, el aceite que se debe utilizar es de características especiales para estos motores.

El sistema de combustible en las motocicletas esta compuesto por el tanque de combustible, llaves, conductos, filtros, carburador y un filtro de aire. La mezcla de combustible y aire se realiza en el carburador, aunque en modelos más modernos, es a través de un sistema por inyección directa.

El escape de los gases de la combustión se realiza mediante las siguientes partes: tubo de escape y el silenciador (disminuye los niveles de ruido).

La refrigeración de la motocicleta se realiza mediante dos tipos de refrigeración uno de ellos es por aire y el otro es mediante fluido el que puede ser aceite o agua.

c) Las ruedas

Los neumáticos de las motos están fabricados con caucho dual o multicompuesto, para ayudar a balancear el agarre y el desgaste. Por ejemplo, se utilizan compuestos más blando en los bordes del neumático, para lograr mayor agarre en las curvas; y un compuesto más duro en el medio, para mejorar el uso en las rectas.

d) Caja de cambios

La mayoría utiliza una caja de cambios de velocidad secuencial, se mueve la palanca de cambios hacia arriba y hacia abajo, a través de los engranajes. La palanca de cambios es operada con el pie izquierdo. Se empuja hacia abajo para la primera velocidad y luego se la levanta para cada una de las velocidades restantes.

Se empuja hacia abajo de nuevo, para regresar a la primera, y se levanta suavemente para encontrar el punto muerto. El embrague es una palanca en el manubrio izquierdo, mientras que la mano derecha y el pie derecho operan los frenos delanteros y traseros respectivamente.

d) La transmisión

La transmisión dependiendo del modelo puede ser por cadena, cardán o árbol articulado. El sistema consiste en una cadena simple y un sistema de piñón liviano y confiable, pero requiere de ajustes, (procurar que la cadena se encuentre tensa) y lubricación regulares. El árbol articulado o cardán funciona igual que la transmisión de un automóvil. Muchas motos modernas, utilizan un sistema de cardán, donde el montaje de un eje impulsor, gira la rueda trasera. La desventaja que presenta este sistema

es el peso (razón por la que motos deportivas no lo utilizan), pero cuenta con ventajas, el bajo mantenimiento y el aumento de la fiabilidad.

LA CONDUCCIÓN

a) La postura de conducción

La manera correcta de conducir una motocicleta es con el cuerpo en una posición natural y relajada. El conductor se debe colocar en el asiento de manera cómoda, con los brazos caídos y relajados.

A partir esta posición se subirán y extenderán hasta alcanzar el manubrio con las manos. Los pies colocados sobre los estribos, apoyados en la zona media de la planta, que permita accionar la palanca de cambio y el freno trasero sin necesidad de levantarlo ni desplazarlo. Mantener la presión suficiente sobre los puños del manubrio, tomar con firmeza la dirección para sortear cualquier desnivel, piedra u otro obstáculo que nos haga perder el equilibrio de la motocicleta manteniendo los brazos y las manos relajados.

Esta posición retrasa el cansancio y posibilita una conducción más cómoda y efectiva.

b) La Frenada

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

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

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

c) Técnica de frenado

Es aconsejable frenar levemente con el freno trasero, instantes antes de accionar el freno delantero (es este freno el que detiene la moto).

De este modo la parte trasera de la moto bajar aligeramente, evitando que el peso se desplace demasiado hacia el tren delantero ayudando a conseguir una frenada más equilibrada.

La acción de frenar debe hacerse con suavidad y de manera progresiva, esto no quiere decir que no se pueda frenar con contundencia en caso de una situación de peligro.

d) Frenar sobre piso mojado

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

f) Las curvas

Esta técnica se divide en tres etapas fundamentales, el frenado, inclinación, paso por la curva y salida. Hay que tener en cuenta que una moto se conduce con la mirada, ésta debe marcar el sitio por el que vamos a transitar.

Con la motocicleta en línea recta se debe colocar la moto en el lado exterior de la curva; si es a la izquierda cerca de la orilla, si es a la derecha cerca del centro de la carretera, pero tampoco aproximarse demasiado al carril de los vehículos que vienen en sentido contrario. De esta manera es más fácil seguir el radio de la curva a medida que se transita por ella. Frenar hasta el punto adecuado para afrontar la curva, debe hacerse antes de inclinar la moto; porque si se inclina con los frenos todavía accionados se experimentará una resistencia, tendiendo a seguir derecho, lo que puede desacomodar la estabilidad de la motocicleta. La inclinación será fuerte o suave,

dependiendo de la velocidad que se lleve para afrontar la curva, las condiciones del asfalto, el estado de los neumáticos y de la experiencia en carreteras.

g) Paso por la curva y salida

Cortan las curvas buscando la mejor trayectoria de recorrido que permita el carril por el que circulamos.

Esto se realiza transitando desde el lado exterior, describiendo la curva con la mirada hacia adelante conducimos gradualmente hacia el interior de la misma, hasta donde lo permita nuestro carril.

De esta manera logramos una trayectoria más limpia, una mayor velocidad de paso y una adecuada colocación de la moto para la salida. Por ninguna circunstancia se debe invadir el carril contrario.

h) Acelerador, embrague y cambios

Estos componentes deben ser utilizados de manera suave y progresiva. Utilizar el acelerador a medida que el motor vaya respondiendo, el embrague debe realizar todo el recorrido antes de accionar la palanca de cambio. Esto no quiere decir que los movimientos sean lentos, por el contrario, llegado el caso pueden ser rápidos y coordinados.

i) Conducción con Pasajero

El comportamiento de la moto con pasajero es completamente distinto a cuando se maneja de manera solitaria. Se deben extremar las precauciones y tomar medidas para compensar esta diferencia de reparto de pesos, que modifica el centro de gravedad y con ello la estabilidad de la motocicleta. Es aconsejable manejar con suavidad, reduciendo la velocidad en las curvas, acelerando y frenando sin brusquedades.

j) Conducción en piso Mojado

Uno de los aspectos que reviste mayor complejidad, es la conducción sobre una superficie mojada, porque implica el cambio en todos los parámetros, debido a la menor adherencia que ofrecen los neumáticos en estas condiciones.

Cuando el piso se encuentra mojado, todos los movimientos deben hacerse con mucha suavidad, evitando maniobras bruscas.

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

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

k) Conducción nocturna

La conducción nocturna, en ciudad o carretera, está restringida por la menor visibilidad que tenemos de otros vehículos, peatones y obstáculos en el camino. Lo que en el día puede ser un simple obstáculo, fácilmente esquivable o un motivo para reducir la velocidad, en la noche se puede convertir en verdadero percance. Se recomienda mantener el faro delantero en perfecto estado. Es aconsejable evitar la conducción nocturna en carretera, y añadir elementos reflectivos en la motocicleta, casco y ropa del conductor, para facilitar el ser visto por los demás vehículos.

l) Conducción en ciudad

La principal estrategia es conducir de manera defensiva, estar siempre alerta y alejarse todo lo posible del peligro.

Respetar al máximo las señales de tránsito, y anticipar los movimientos de los vehículos y peatones que circulen alrededor para reaccionar antes de que suceda un imprevisto.

La poca superficie física de la motocicleta dificulta ser observado por los conductores de automóviles, siendo ésta una de las principales causas de siniestros, por esto es muy importante llevar las luces encendidas durante el día, usar adecuadamente las luces de giro con anticipación, para avisar las maniobras a los otros vehículos y mantener en perfecto estado la luz de freno.

m) Conducción en carretera

La conducción en carretera tiene dos factores importantes, el ritmo de viaje y el tiempo de descanso.

Acelerar, frenar, tomar las curvas, adelantar otros automóviles, son acciones que discurren a través de los kilómetros con cierta cadencia, suavidad, fluidez y a la velocidad que te permita sentirte seguro y comfortable. Esto depende de muchas variables; la motocicleta, la carretera por la se circula, el tráfico, la experiencia y pericia del conductor, el clima, si se va solo o acompañado.

Viajar varias horas sobre la moto significa un esfuerzo grande para el cuerpo y con el paso de los kilómetros este esfuerzo termina agotando al conductor y puede empezar a sentir dolores o molestias en las nalgas, brazos, espalda y hombros.

Cuando esto suceda detenga la motocicleta y descanse hasta sentirse recuperado para seguir el viaje.

n) Conducción en descampado o a campo traviesa

Lo primero que debe hacer el conductor es reducir la velocidad. La técnica de frenado cambia totalmente, se debe usar con mucha suavidad, ya que de lo contrario se corre el riesgo de bloquear la rueda delantera y esto significa, la mayoría de las veces, una caída segura.

En curvas se deben tomar todas las precauciones, porque generalmente, no se sabe que hay después de ésta, y cualquier eventualidad u obstáculo es más difícil de sortear que en pavimento. Lo más importante es mantener siempre la tracción de las ruedas, para evitar que se deslicen. En campo traviesa el camino se torna dificultoso, pozos, piedras y terreno sinuoso. Es importante sujetar el manubrio con firmeza, pero al mismo

tiempo mantener los brazos relajados para mover la dirección libremente. En estas condiciones la moto se debe maniobrar usando todo el cuerpo para tener reacciones más rápidas y poder esquivar los obstáculos del camino.

Una técnica que puede ser de mucha ayuda en estos casos, es manejar de

pie, porque así no se sienten todas las irregularidades del camino en el cuerpo, sino que las piernas actúan como amortiguadores.

En lodo y pantano la falta de adherencia será la constante y la clave para sortear

esto es con un manejo suave del acelerador que permita corregir la moto cuando tienda a resbalar, en el peor de los casos, apoyar ambos pies en el suelo, haciendo de tercer apoyo.

CONDUCCIÓN RESPONSABLE

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

EN CASO DE VIAJAR COMO ACOMPAÑANTE

- Usar siempre el casco correctamente sujetado.
- Subir a la motocicleta luego de que el motor este en marcha.
- Los pies en los estribos.
- Sujetarse a la cintura del conductor.
- No distraer al conductor ni realizar maniobras que afecten la estabilidad del rodado.
- Siempre viajar por detrás del conductor.
- Inclinarsse con el movimiento del conductor para evitar que el aire que roza el cuerpo desequilibre la aerodinámica del rodado.
- Descender de la motocicleta una vez que esté sin movimiento y con el motor apagado.

Velocidades mínimas y máximas para MOTOS

	MINIMAS	MAXIMAS
Calles	20 km/h	40 km/h
Avenidas	30 km/h	60 km/h
Intersecciones	10 km/h	20 km/h
Ruta Nacional	40 km/h	110 km/h
Autopistas	65 Km/h	130 km/h

Vías semaforizadas	Coordinación semafórica Mitad del máximo	
Rutas Provincial	30 km/h	60 km/h
Semiautopistas o autovías	60 km/h	120 KM /H
Autopistas	65 km/	130 mkm/h

Límites máximos especiales:

- En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria no debe superar nunca los 30 Km/h
- En pasos a nivel sin barreras ni semáforos: la velocidad precautoria no debe superar los 20 Km/h. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: la velocidad precautoria no debe superar los 20 Km/h.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

a) Luces

Mantener en buenas condiciones las luces dará seguridad tanto a quien está conduciendo una motocicleta como a los usuarios de la vía pública, dado que con ellas se podrá ver y ser visto, al realizar alguna maniobra. En toda motocicleta deberá tener en su parte delantera: luces altas, bajas, de posición y luces de giro; en su parte trasera, una luz roja fija, una luz de freno y dos luces destellantes de giro.

b) Ruedas y neumáticos

La conducción de una motocicleta con los neumáticos desgastados e irregulares, con ruedas desalineadas y/o desbalanceadas, o con rayos sueltos o cortados se puede tornar peligroso, por lo que se debe controlar estas variables al igual que conducir con los neumáticos gastados por el uso puede producir un accidente por pérdida de contacto con el suelo. El indicador de desgaste ola profundidad será de UN MILIMETRO (1 mm) yen ciclomotores de CINCO DÉCIMAS DE MILIMETRO(0,5 mm).

c) Cascos

Es obligatoria la utilización del casco reglamentario, correctamente colocado y sujetado, por parte de todos los ocupantes de la motocicleta.

El casco de seguridad para motocicletas es un elemento que cubre la cabeza,

integralmente o en su parte superior, para protegerla de eventuales golpes.

El casco evita lesiones, no lo sólo en ambientes suburbanos —donde generalmente se desarrollan mayores velocidades— sino también en ambientes urbanos, donde, según las estadísticas, ocurren la mayor cantidad de accidentes por el incremento de obstáculos que debe sortear el conductor.

El casco es la mejor protección para los motociclistas, los golpes en la cabeza son la primera causa de muerte en los accidentes de moto. El uso del casco reduce las lesiones en la cabeza en un 70 %.

d) Funciones del casco

El casco sirve para reducir el riesgo de traumatismos craneoencefálicos graves, al aminorar el impacto de una fuerza o colisión en la cabeza.

Básicamente debemos discriminar tres funciones:

- Reduce la desaceleración del cráneo y por lo tanto, el movimiento del cerebro al absorber el impacto. El material mullido incorporado en el casco absorbe parte del impacto y, en consecuencia, la cabeza se detiene con más lentitud. Esto significa que el cerebro uno choca contra el cráneo con tanta fuerza.
- Dispersa la fuerza del impacto sobre una superficie más grande, de tal modo que no se concentre en áreas particulares del cráneo.
- Previene el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto, al actuar como una barrera mecánica entre la cabeza y el objeto.

DIFERENTES TIPOS DE CASCOS: CLASIFICACIONES

- **Casco integral:** casco entero, es el más seguro y completo. Cubre la zona de la nuca, las orejas, tiene una pantalla completa que impide que insectos u

otros elementos impacten en la zona de la cara.

• **Casco modular:** es convertible, se cierra y abre sobre el mentón.

Tiene la misma protección que el casco integral, mientras permanece cerrado. Ofrece menos protección cuando esta levantado el módulo delantero, porque no cubre la totalidad de la cara y expone el mentón.

• **Casco de motocross:** Casco para realizar pruebas deportivas, o conducir en terrenos de mucha exigencia, principalmente médanos, o acampo traviesa.

Tiene la particularidad de tener en su diseño el mentón adelantado, lleva visera, pero no pantalla que es suplantada por anteojos de seguridad.

• **Casco abierto:** existen varios tipos de cascos abiertos:

1. Protege la nuca, las orejas y los ojos mediante una visera, es el más seguro de los cascos abiertos.

2. Cubre las orejas pero no protege la nuca, protege los ojos con una visera, menos seguro que el anterior.

3. Es el menos seguro de los cascos abiertos, no protege la zona de la nuca ni las orejas, la visera es escasa o nula, no protege a los ojos de insectos y otros elementos que puedan impactar en la zona de la cara.

f) Cascos abiertos, cascos cerrados

Estas dos clases básicas de cascos brindan diferentes niveles de protección, pero más allá de la clase de elección se deben tener en cuenta los siguientes requisitos:

- Que reúna los estándares requeridos por las entidades que reglamentan sus características (homologados).
- Que no presente defectos a simple vista: fisuras, elementos sueltos, las correas gastadas o dañadas; que sus partes no estén debidamente ajustadas unas con otras.
- Que se ajuste con comodidad y exactitud a la cabeza. Recordar que la debe proteger y que al circular, el movimiento no lo debe desajustar.

Es importante el ajuste por dos razones:

1. Que no cause incomodidad con presiones en ciertos lugares.

2. Que no se salga en caso de accidentes o golpes.

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

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

PROTECCIÓN DEL ROSTRO Y LOS OJOS

A diferencia de los anteojos, que no se ajustan con la firmeza de un casco, la visera del casco confeccionada con un material resistente a los golpes ofrece protección en varios aspectos:

• Protege el rostro de los golpes en un choque.

• La visera no debe estar rayada.

• Debe resistir golpes punzantes.

• Protege del viento, polvo, barro, agua e insectos y de elementos arrojados por vehículos que circulen adelante.

• Protege los ojos.

• Debe tener claridad y amplitud adecuada que permita una amplia visión al frente y a los costados.

• La visera debe estar firmemente ajustada al casco, para evitar que se salga en el caso de golpes y evitar, en caso de viseras móviles, que puedan girar con comodidad ya que evita distracciones que puede provocar un accidente.

g) Componentes del casco

• Cáscara exterior dura y lisa, con un relleno amortiguador de alta densidad, que lo cubra interiormente. Un acolchado flexible adherido al relleno, que ajuste el casco perfectamente al contorno de la cabeza, puede estar cubierto por una tela absorbente.

No son aptos para la circulación los cascos de uso industrial u otros no específicos para motocicletas.

• Deben contener un sistema de retención, de cintas y hebillas, que pasando por debajo del mentón sujeta correctamente el casco a la cabeza.

- Puede tener adicionalmente: visera, protector facial inferior integrado o desmontable y pantalla visora transparente.

- Exteriormente debe tener marcas retrorreflectivas ubicadas de manera tal que desde cualquier ángulo pueda ser vistas.

Cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (aún cuando el daño no resulte visible).

ANTEOJOS DE SEGURIDAD

Se entiende por tal el armazón sujeto a la cabeza que cubre el hueco de los ojos con elementos transparentes, que los proteja de la penetración de partículas o insectos.

La transparencia no debe perturbar la visión ni distorsionarla, ni causar cansancio. Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo.

LA VESTIMENTA ADECUADA

La ropa de un motociclista es su única protección, por esta razón es importante que para conducir una motocicleta se realice esta acción con una vestimenta adecuada.

Lo ideal es un traje de seguridad de cuero o material resistente, con protecciones en las rodillas, hombros y codos, lo que es recomendable para la protección especial de la espalda y sus vértebras cervicales.

Además, se debe recordar que tanto el conductor de una motocicleta como su acompañante deben resguardar su seguridad utilizando también zapatos resistentes, siendo de vital importancia los guantes y el casco tanto para el acompañante como para el conductor, este último merece ser tratado en forma particularizada.

SISTEMA DE SEÑALAMIENTO VIAL UNIFORME

Este tipo de demarcación se encuentra aplicada sobre el pavimento a fin de

regular, advertir, informar y encauzar la circulación y permite obtener resultados que no son posibles de lograr con otro tipo de dispositivos. Los conductores deben tener en cuenta que no se debe circular sobre ellas.

Los colores usados para la demarcación de las señales horizontales son el blanco, amarillo y rojo.

SEÑALES DE DEMARCACIÓN HORIZONTAL

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

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

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

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

- **Continuas blancas o amarillas:** son de carácter restrictivo, no pueden ser cruzadas y no habilitan el cambio de carril. Cuando se presentan como líneas dobles (perpendiculares contiguas) indican un máximo riesgo y restricción.

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

- Líneas y marcas transversales: se utilizan en intersecciones o aproximaciones a las mismas: línea de pare y senda peatonal. Las flechas sobre los carriles pueden ser rectas o curvas e indican las direcciones posibles a tomar: seguir en la misma dirección, girar o unitaria (solo para seguir o solo para doblar).

- **Otras marcas horizontales:** cruce ferroviario a nivel, velocidad del carril, líneas vibrantes o sonoras que al ser pisadas por neumáticos producen sonidos audibles.

También se completa la marcación con tachas metálicas, cerámicas o retrorreflectivas.

MARCAS DE ESTACIONAMIENTO

Este tipo de señales son de color blanco e indican la forma correspondiente en la que se debe estacionar el vehículo como pueden ser paralelo al cordón, en ángulo o en lugares permitidos.

SEÑALIZACIÓN LUMINOSA

Los semáforos regulan la circulación de vehículos y personas en las intersecciones separando en un punto las distintas corrientes de tránsito que pasan por el mismo sitio.

Si bien, el sentido común establece que para reducir el número de víctimas, se deben instalar más semáforos, sucede que las estadísticas muestran que un alto porcentaje

de víctimas fatales se producen en intersecciones con señalización luminosa. Son los conductores y los peatones quienes posibilitan la efectividad de los semáforos.

El ciclo de un semáforo es el tiempo total que transcurre hasta que vuelve a aparecer la misma luz con la que se inició el ciclo. Se utilizan ciclos que varían entre 40 y 130

segundos. Los ciclos cortos minimizan las demoras, pero tienen poca capacidad de cruce. Para volúmenes altos se utilizan ciclos largos.

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

En intersecciones sucesivas se coordinan las luces verdes, que se encienden en forma progresiva dando una onda verde. La velocidad de la onda verde, se reduce a medida que el volumen de tránsito es mayor.

Aún con luz verde no se debe comenzar a cruzar, si por la calle transversal avanza algún vehículo o si no hay espacio suficiente del otro lado, dejando así siempre libre la intersección.

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

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

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

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

LUZ INTERMITENTE ROJA DE LA SEÑAL FERROVIARIA, PASO NIVEL, o descenso de barrera.

En estos casos corresponde detenerse. Sin señales fono luminosas, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la **LUZ ROJA** del semáforo. En el paso a nivel con señales fono luminosas, el encendido de las mismas significa que no está permitido el cruce, aunque no se encuentre indicado aún el descenso de la barrera.

LOS PEATONES

El espacio público es un espacio complejo. Desplazarse es una de las actividades en las que en él se desarrollan y como tal tiene sus prioridades. En este contexto el peatón debe ser el protagonista, y por ello, el principal beneficiario de la circulación en la ciudad. Pero esta actividad en la que todos estamos involucrados, tiene dos aspectos fundamentales.

En primer término, es de vital importancia el respeto que los vehículos deben observar para con el peatón, ya que es la parte más vulnerable en caso de producirse un siniestro vial.

En segundo lugar, es el propio peatón quien debe cumplir con las leyes de tránsito y seguir los consejos de seguridad vial, ya que es su propia vida la que está en riesgo.

Los peatones transitarán:

a) En zona urbana

· Por la vereda siempre que sea posible u otros espacios habilitados a ese fin.

- En las intersecciones, por la senda peatonal.
- Excepcionalmente rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, sólo para el ascenso-descenso del mismo.
- Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés,



demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación.

b) En zona rural

- Por sendas o lugares lo más alejado posible de la ruta.

Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito de los automóviles.

- Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detección.

· El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

c) En zonas urbanas y rurales

- Si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Las señales se dividen en 4 categorías:

A-Señales reglamentarias

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

Generalmente, estas señales son de forma circular de color blanco con borde rojo y



símbolo en color negro, con excepción de las señales PARE, CEDA EL PASO y CONTRAMANO.



Señales de Restricción







Señales preventivas de advertencia de Máximo peligro





B- Señales preventivas

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







C- Señales informativas

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

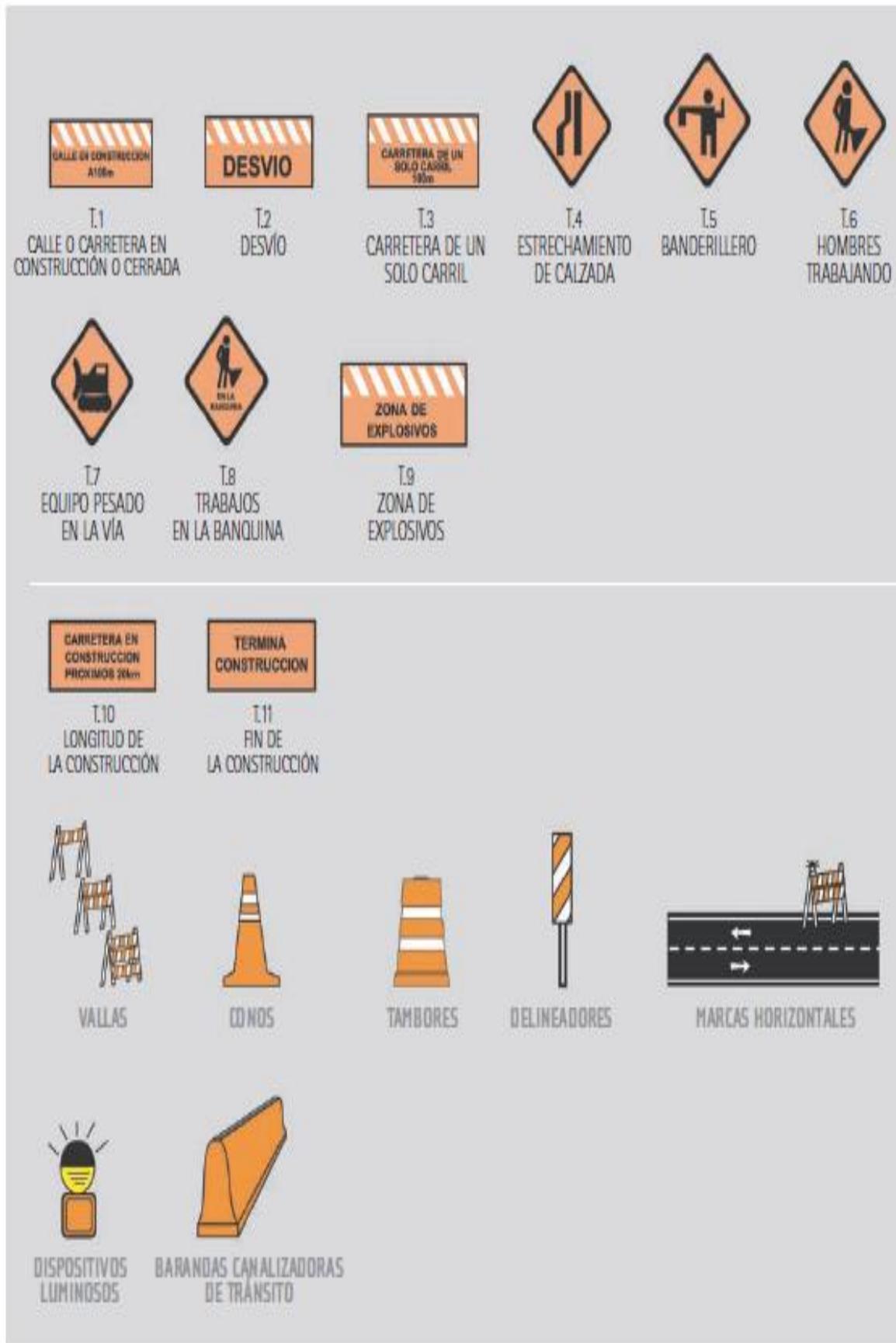






D-Señales transitorias

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



CONSEJOS PARA EL PEATÓN

Antes de atravesar una calle o camino, se recomienda parar la marcha, mirar hacia ambos lados, escuchar y luego cruzar. Hágalo en zonas permitidas, pasos para peatones y esquinas.

- En el caso de caminar por lugares donde no hay veredas, se debe hacer lo más alejado posible de la calle o camino donde circulan los vehículos y en sentido contrario a estos.
- No cruzar entre vehículos que estén detenidos o estacionados.
- Respetar los semáforos.
- Al caminar de noche, usar ropa de colores vistosos.
- Con niños, tomarlos firmemente de la mano para cruzarla calzada.

No subir ni bajar mientras el micro, colectivo o taxi se encuentra en segunda fila o en movimiento, al descender debe mirar hacia atrás.

- No cruzar en diagonal las calles y avenidas.

CONSEJOS PARA EL CONDUCTOR

El peatón tiene prioridad sobre todos los conductores de la vía pública

- Como conductores, se debe tener una actitud de consideración hacia los peatones se transite por una avenida de la ciudad, por una carretera o por un camino rural.
- Conducir con cuidado y bajar la velocidad cuando haya peatones cerca, especialmente en las calles concurridas, paradas de autobuses, colegios, o al atravesar pequeños poblados.
- No olvidar que alguien puede aparecer de manera imprevista, por detrás o delante de vehículos estacionados.
- Los ancianos y los discapacitados necesitan más tiempo para cruzar la calle, esperar hasta que completen el recorrido.
- Ser especialmente prudente en la conducción cuando haya niños en las cercanías.

2. LA BICICLETA

La bicicleta es un medio de transporte con gran capacidad para interactuar con el entorno, adaptarse tanto a los ritmos de la ciudad como al de zonas rurales, de fácil conducción y escaso mantenimiento, pero que comparte las mismas desventajas que los peatones, los ciclomotores y las motocicletas a la hora de protagonizar un siniestro vial. El conductor permanece expuesto y sin defensa ante una caída, aumentando las posibilidades de sufrir lesiones severas, incapacidades permanentes o incluso perder la vida. Por lo tanto el compromiso y respeto de las normas de seguridad vial es un compromiso con la vida.

Características

La bicicleta es el vehículo de dos ruedas propulsado por el esfuerzo de quien lo utiliza. Existen varios modelos y pueden llegar a tener hasta cuatro ruedas alineadas. Teniendo en cuenta la relación entre la energía utilizada por la distancia recorrida, la bicicleta es el medio de transporte más económico. Al ser impulsada por el propio conductor, la emisión de contaminantes atmosféricos es nulo, al igual que la contaminación sonora. En ciudades con mucho tránsito puede ser el vehículo más rápido para distancias inferiores a los 5 km. También tiene la ventaja de que para el propietario de una bicicleta su mantenimiento es 35 veces inferior al de un automóvil y no consume combustible.

Las bicicletas son aptas para las calles, avenidas, senderos o a campo traviesa, aunque también existen en las ciudades lugares exclusivos de circulación para ellas como las ciclovías o bici senda, los cuales se presentan físicamente separados de los carriles de circulación normal de automóviles, delimitados por líneas pintadas sobre la calle. Al circular se debe dejar 1,5mts en relación a vehículo más cercano, lo mismo al hacer el sobrepaso.

La edad mínima para conducir una bicicleta en la vía pública es de 12 años.

CONSEJOS PARA CICLISTAS

Conducción en la ciudad

Las calles y avenidas son los lugares de circulación natural para las bicicletas pero, de todas maneras, se debe conducir con precaución para evitar una caída o un siniestro vial. Por ello es necesario circular por la derecha y ceder el paso a los peatones y ser cuidadosos en cruces, entradas para garaje o en bocacalles. Asimismo, disminuir siempre la velocidad y constatar que los automovilistas han verificado nuestra presencia.

Conducción preventiva

- Evitar las calles concurridas.
- Conservar una distancia prudente con los demás vehículos.
- Cumplir con las señales de tránsito.
- Circular en el mismo sentido de los otros vehículos.
- En ruta, mantenerse en el carril correspondiente, lo más cerca de la de banquina.
- Obedecer las indicaciones de los semáforos.
- Tener la cadena de la bicicleta en buen estado.
- Comprobar que la cadena, frenos y pedales se encuentren ajustados y aceitados.
- Verificar la presión en las ruedas.
- Usar ropa suelta que sea preferentemente de colores claros y calzado que se afirme con seguridad a los pedales.
- Circular en forma predecible y defensiva. Evitar conducir en zigzag y fuera del “carril de estacionamiento.” Dejar aproximadamente tres pies entre la bicicleta y los autos estacionados de modo que una puerta abierta no obstruya el paso.
- Verificar los peligros del camino. Tener cuidado con las superficies húmedas o congeladas, con las áreas con escasa iluminación, al cantarillas ranuradas para tormentas, baches y vías de ferrocarril. Transitar a velocidad apropiada según las condiciones.
- Ceder siempre el paso a los peatones y la circulación de vehículos antes de entrar o cruzar por un camino.
- Nunca circule contra el tránsito ya que los motoristas no ven o no esperan ciclistas circulando en el lado equivocado del camino.
- Cuidado con los perros porque son atraídos por el giro de las llantas y los pies.

REQUISITOS PARA CIRCULAR

Para una conducción segura la bicicleta debe contar con:

- ✓ Casco homologado.
- ✓ Guardabarros sobre ambas ruedas.
- ✓ Luz blanca delante y luz roja atrás.
- ✓ Espejos retrovisores en ambos lados.
- ✓ Un timbre o bocina que pueda ser escuchado a una distancia suficiente para ser detectado y evitar un siniestro.

- ✓ No llevar a otra persona en la bicicleta, 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 con casco.
- ✓ Frenos en condiciones adecuadas de funcionamiento.
- ✓ Se recomienda en horas nocturnas usar ropa clara, luces, señalización y marcas retrorreflectivas.
- ✓ Los ciclistas no deben sostenerse o ser desplazados por otro vehículo.
- ✓ Se debe observar en las intersecciones antes de entrar o dar vuelta en ellas y ceder paso a las bicicletas cuando sea necesario. Cuando los motoristas cambian de carril, giran o retroceden, deben verificar cuidadosamente la presencia de ciclistas más allá de su campo visual normal.

Alcantarillas

Al pasar sobre una alcantarilla se debe tener cuidado con el espacio existente entre rejillas, ya que el rodado puede quedar trabado entre ellas y producir una caída. Se debe cruzar en diagonal para que la rueda no caiga en la zanja.

Vías del ferrocarril

Las vías deben cruzarse con precaución, siempre por el paso a nivel y mirando hacia ambos lados.

Observar que las vías no sobresalgan del suelo ya que pueden dificultar su cruce con el rodado o producir un posible atascamiento de la bicicleta.

Levantar el asiento, si es necesario, para lograr más estabilidad y cruzar de manera perpendicular a las vías para evitar el derrape de las ruedas.

Ceder el paso a peatones

Las aceras son para que la gente camine por ellas y no para los ciclistas. Cuando se pasa a un peatón, disminuir la velocidad, realizar una advertencia audible, y esperar a que el peatón se corra. El timbre de la bicicleta es lo mejor en estos casos.

Evitar transitar por la vereda

Si bien la vereda es utilizada para transitar en bicicleta, no es la vía natural y apropiada para esta actividad. Muchos accidentes se producen por este motivo, entre bicicletas y peatones, entre bicicletas y automóviles.

Conducción a campo traviesa

- Tener en cuenta las depresiones naturales y los descensos bruscos por pendientes.
- Nunca pasar por encima de un pozo si no se puede ver el fondo o si está cubierto por agua.
- En el caso de no poder evitar pasar por un arroyo o río, pedalear sólo un cuarto de vuelta, para que los pies queden alejados del agua.
- Luego de pasar por un charco, arroyo o río, accionar los frenos en forma intermitente para evacuar el agua de las llantas y patines de freno.
- Si en el trayecto la bicicleta estuvo en contacto con agua, secar y engrasar las partes para evitar el óxido.
- Usar anteojos para evitar el contacto de la cara con proyectiles y ramas.

Mantener por lo menos una mano sobre los manubrios siempre y no llevar nada que interfiera en el control adecuado de la bicicleta.

CASCO PARA BICICLETA

El casco constituye un elemento de protección imprescindible ya que puede salvar la vida del conductor en caso de accidente y porque reduce en un 70% el riesgo de sufrir lesiones en la cabeza.

Se debe utilizar siempre el casco, colocado y sujetado de forma correcta.

Características del casco

- Debe ser cómodo, ventilado y liviano.
- Debe contar con un sistema de correas ajustable a cada persona.
- No debe quedar suelto ni inclinado hacia atrás.
- Debe cumplir con los estándares impuestos por la ley.
- Se debe inspeccionar el casco en caso de una caída y, si se observan signos de daño, reemplazarlo ya que es posible que no brinde la protección necesaria.

CONSEJOS PARA CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES

- En caso de pasar a una bicicleta se debe reducirla velocidad y darle paso primero al vehículo para poder darle espacio adicional a la persona que circula en bicicleta.
- Se debe ceder el paso a las bicicletas en los carriles para bicicletas. Nunca conducir sobre un carril para bicicletas, excepto en situaciones de giro o entrada y salida de un callejón, un camino privado o una cochera, o cuando sea necesario cruzar el paso de bicicletas para estacionarse cerca de una curva. No está permitido estacionar en un carril para bicicletas.
- En las intersecciones se debe ceder el paso a los ciclistas.
- Dejar al menos tres pies de espacio cuando se traspasa a una bicicleta.
- Pasar por la izquierda a peatones o ciclistas que se encuentren sobre el carril para bicicletas a una distancia que permita evitar el contacto.
- En caso de estacionar en una curva, observar antes de abrir la puerta si pasan automóviles, bicicleta o peatones.

CONDUCCIÓN NOCTURNA Y DE ESCASA VISIBILIDAD

Prestar especial atención en estas circunstancias:

- Las luces de los vehículos que vienen en sentido contrario.
- En horas del amanecer o el ocaso, el sol refleja en los parabrisas de los vehículos reduciendo considerablemente la visibilidad e imposibilitando la detección de los ciclistas.
- Mientras se circula por intersecciones o en accesos que tengan la visibilidad obstruida por edificios, árboles u otros vehículos.
- Circulación en marcha atrás en la vía pública o en entradas y salidas en reversa de espacios de estacionamiento.
- Con ventanas cubiertas de nieve, hielo o empañadas.

Como conductores, al momento de circular debemos:

- Estar habilitados para conducir ese tipo de vehículo y llevar la licencia correspondiente.
- Portar la cédula que identifica a la moto.
- Poseer el comprobante del seguro automotor en vigencia.
- Poseer la placa patente correctamente colocada.
- Llevar puestos casco y anteojos conductor y acompañante

LEY PROVINCIAL DE TRÁNSITO 9.024 –

Art. 45- PRIORIDADES. Todo peatón, ciclista o conductor de vehículo automotor que llega a una bocacalle o encrucijada debe ajustarse a las indicaciones del agente de tránsito o a las que sean dadas por dispositivos de señales, semáforos o por señales fijas. A falta de tales indicaciones los peatones, ciclistas y conductores de vehículos automotor se ajustarán en la forma que se indica en los incisos siguientes: a) En las zonas urbanas el peatón tiene prioridad sobre los vehículos para atravesar la calzada por la senda peatonal. b) En las zonas rurales los peatones, deben ceder el paso a los demás vehículos, a menos que atraviesen por zonas especialmente señaladas, en cuyo caso la prioridad les pertenece a ellos. En todo accidente con participación de peatones, se presume la culpabilidad del ciclista o del conductor de vehículo automotor. El ciclista o el conductor de vehículo automotor que lleguen a una bocacalle o encrucijada deben, en todos los casos, ceder el paso a todo vehículo que se presente por una vía pública situada a su derecha. Esta prioridad es absoluta y sólo se pierde ante: 1. La señalización específica en contrario; 2. Los vehículos ferroviarios; 3. Los del servicio público de urgencia en cumplimiento de una emergencia, con sus correspondientes luces de emergencia y sirenas encendidas; 4. Los que circulan por una vía de mayor jerarquía. Antes de ingresar o cruzar dicha vía debe siempre detenerse la marcha. 5. Los peatones que cruzan por la senda peatonal o por zona peligrosa habilitada como tal; 6. Las reglas especiales para rotonda; 7. Cualquier circunstancia cuando: a. Se desemboque de una vía de tierra a una pavimentada; b. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar; La regla es la prioridad de paso en las rutas y solo sufre excepción cuando una ruta es de mayor importancia que otra, en cuyo caso, la prioridad pertenece al vehículo que transite por la ruta o camino principal. Si se dan varias excepciones, se debe respetar el orden de prioridades establecido precedentemente. Para cualquier otra maniobra goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que lleve acoplado. Página 18/45 Boletín Oficial - Gobierno de Mendoza Ministerio de Gobierno, Trabajo y Justicia Subsecretaría Legal y Técnica. La reglamentación determinará cuales son los supuestos que pueden considerarse como vía de mayor jerarquía.

Art. 46- ADELANTAMIENTO. El adelantamiento debe hacerse por la izquierda conforme a las siguientes reglas: a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún vehículo que le siga lo esté a su vez sobrepasando; b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso; c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio del destello de las luces frontales. En todos los casos debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral; d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retornar a su lugar a la

derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado, esta última acción debe realizarse con el indicador de giro en funcionamiento; e) El vehículo que ha de ser sobrepasado debe, una vez advertida la intención de sobrepaso tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada, mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad; f) Para indicar a los vehículos automotores posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso. En cambio, la luz de giro derecha, indica la posibilidad de hacerlo; g) En caminos angostos los camiones deben facilitar el adelantamiento de los vehículos automotores que intenten el sobrepaso. h) Todo conductor debe detener espontáneamente su vehículo cada vez que un transporte de pasajeros se detenga con el objeto de tomar o dejar pasajeros sobre el lado por el que a él le corresponde adelantarse y no tiene derecho a reanudar su marcha hasta tanto no hayan abandonado estos la calzada; i) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando el conductor del vehículo que lo antecede ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda; j) Las maquinarias especiales y/o agrícolas, además de las disposiciones comprendidas en el presente Título, deberán circular: 1) Por caminos auxiliares, en los casos en que éstos se encuentren en buenas condiciones de transitabilidad tal que permita la circulación segura de la maquinaria; 2) Por el extremo derecho de la calzada. No podrán ocupar en la circulación el carril opuesto, salvo en aquellos casos donde la infraestructura vial no lo permita, debiendo en esos casos adoptar las medidas de seguridad que la autoridad de aplicación disponga; Página 19/45 Boletín Oficial - Gobierno de Mendoza Ministerio de Gobierno, Trabajo y Justicia Subsecretaria Legal y Técnica. Cada tren deberá circular a no menos de cien metros (100 m) de otro tren aún cuando tome parte del mismo transporte de maquinaria especial o agrícola, debiendo guardar igual distancia de cualquier otro vehículo especial que eventualmente se encontrare circulando por la misma ruta, a fin de permitir que el resto de los usuarios pueda efectuar el sobrepaso; 4) No pueden estacionar sobre la calzada o sobre la banquina, o en aquellos lugares donde dificulten o impidan la visibilidad a otros conductores; 5) No pueden circular por el centro de la calzada, salvo en los caminos auxiliares; 6) No pueden efectuar sobrepasos; 7) Solo pueden ser conducidos por personas mayores de 21 años, con licencia de conducir habilitante.

Art. 47- GIRO. Para realizar un giro debe respetarse la señalización y observar las siguientes reglas:

a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada; b) Circular desde treinta (30) metros antes del costado más próximo al giro a efectuar; c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada, dando siempre la prioridad al peatón; d) Reforzar con la señal manual, cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista; e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida, sin detenciones y dejando la zona central no transitable, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella, sobre el que intenta ingresar, debiendo cederla al que egresa.

Art. 48- VÍAS SEMAFORIZADAS. En las vías reguladas por semáforos: a) Los vehículos deben: 1. Con luz verde a su frente, avanzar; 2. Con la luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento; 3. Con la luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a trasponer la encrucijada antes de la roja; 4. Con luz amarilla intermitente, circular con precaución. b) Los peatones podrán cruzar lícitamente la calzada: 1. Cuando a su frente tengan semáforo peatonal que los habiliten;

2. Si solo existe semáforo para vehículos, cuando tenga luz verde para los que circulan en su misma dirección; 3. Si el semáforo no está a su vista, lo harán cuando el tránsito de su vía a cruzar esté detenido. No deben cruzar con la luz roja o amarilla a su frente. c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijadas; d) La velocidad máxima permitida, es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía, respetando las velocidades máximas que para cada tipo de arteria establece el Art. 60º; e) Debe permitirse

finalizar el cruce iniciado por otro y no comenzar el propio aún con la luz verde, si del otro lado de la encrucijada pasa un vehículo o peatón; f) En las vías de doble mano, está prohibido el giro a la izquierda, salvo señal que lo permita. Art. 49- En las vías multicarriles de circulación, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente: a) Se puede circular por carriles intermedios, cuando no haya a la derecha, otro igualmente disponible; b) Se debe circular en un mismo carril y por el centro de éste; c) Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril; d) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito, circulando a menor velocidad que la de operación de su carril; e) Los vehículos de pasajeros y de carga, salvo ciclomotores, motocicletas, automóviles y camionetas, deben circular únicamente por el carril derecho, utilizando el carril inmediato de su izquierda para su sobrepaso. Art. 50- En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarriles, rigen las siguientes reglas: a) El costado izquierdo o carril de velocidad, será utilizado sólo para adelantamiento; b) No pueden circular peatones, bicicletas con o sin motor vehículos de tracción animal, ciclomotores, ni maquinaria especial; c) No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercadería, salvo en las dársenas construidas al efecto, si las hubiere; d) Los vehículos automotores remolcados por causa de accidente, desperfectos mecánicos, deben abandonar la vía pública en la primera salida. En autopistas, son de aplicación los incisos b) y c) del Art. anterior.

Art. 51- USO DE LAS LUCES. En la vía pública los vehículos automotores deben ajustarse a los Arts. 32 y 33, y encender sus luces desde el momento en que el mismo comienza a circular, observando las siguientes reglas: a) Luz baja: su uso es obligatorio de forma permanente, excepto cuando corresponda la luz alta y en cruces ferroviarios. b) Luz alta: su uso es necesario cuando la luz natural sea insuficiente. Queda prohibido su uso en zonas urbanas y cuando en zona rural haya vehículos circulando en sentido contrario o se transite detrás de otro. c) Luces de posición: deben permanecer encendidas junto con la luz baja o alta, la de chapa de patente y las adicionales en su caso. d) Destellos: deben utilizarse para pasar encrucijadas y para advertir la intención de sobrepaso. e) Luces intermitentes de emergencia: deben utilizarse para indicar la detención en zonas peligrosas y la ejecución de maniobras riesgosas. f) Luces de freno, giro, retroceso e intermitente de emergencia: Se encenderán a sus fines propios, aunque la luz del día sea suficiente.

Art. 52- PROHIBICIONES. Está prohibido conducir en la vía pública: 1. Sin la habilitación para ello y ceder o permitir la conducción a personas que no cuenten con la referida habilitación; 2. Careciendo de seguro obligatorio. 3. Circulando por la vía pública sin las luces bajas encendidas desde el comienzo de la circulación; 4. Viajando los ocupantes del vehículo automotor sin el cinturón de seguridad correspondiente, debidamente abrochado, tanto en las plazas delanteras como traseras; 5. Viajando con menores de doce (12) años en el asiento delantero y con menores de cuatro (4) años de edad sin el dispositivo de retención infantil homologado; 6. Viajando con mascotas o animales domésticos que no se encuentren colocados en las plazas traseras y sujetos, de tal manera que no interfieran con la libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente que debe tener el conductor; 7. En automóviles, bajo los efectos del alcohol, con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro en sangre. Para quienes conduzcan bicicletas con o sin motor, motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro en sangre. Para los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, se dispone que deban conducir con tasa de alcoholemia cero gramos por litro en sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin; 8. En todos los vehículos bajo los efectos de psicotrópicos, estupefacientes, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro; Se establece que todos los conductores de vehículos se encuentran obligados a someterse a las pruebas que la reglamentación de la presente establezca para la detección de posibles intoxicaciones; la

negativa a realizar la prueba constituye falta leve, además de la presunta infracción al Art. 52 inc. 7. 9. En todos los vehículos, haciendo uso de sistemas de telefonía móvil o análoga, auriculares, utilizando pantallas o monitores de video similares en el habitáculo del conductor y cualquier otro medio de comunicación inalámbrico, o adaptado que influyan en la disminución de atención del conductor, como así también el envío o recepción de mensajería instantánea; 10. A contramano, sobre los separadores del tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia; 11. Disminuyendo arbitraria y bruscamente la velocidad y/o realizando movimientos zigzagueantes o maniobras intempestivas; 12. Girando sobre la calle o avenida para circular en sentido opuesto (giro en "u"); 13. Obstruyendo el paso de vehículos o peatones en una bocacalle, avanzando con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para su ubicación; 14. Conduciendo a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha; 15. Circulando marcha atrás, excepto para estacionar, o en los casos de egresar de un garaje o de una calle sin salida; 16. Deteniéndose irregularmente sobre la calzada, estacionar sobre la banquina o detenerse en ella, excepto casos de emergencia; 17. Cambiando de carril o fila, adelantarse o detenerse en una curva, encrucijada y otras zonas peligrosas, no respetando la velocidad precautoria; 18. Cruzando un paso a nivel, cuando las barreras estén bajas, las señales de advertencia en funcionamiento o la salida no expedita y/o detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos; 19. Remolcando automotores sin utilizar elementos rígidos de acople y con la debida precaución; 20. Con cubiertas con fallas o sin la profundidad reglamentaria; 21. Transportando cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos; 22. En bicicleta con o sin motor, sin casco homologado; 23. En motocicletas cualquiera fuera su cilindrada sin casco homologado; 24. En bicicleta con o sin motor, ciclomotores y motocicletas, aferrados de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores; 25. Manteniendo entre sí, los ómnibus y camiones, que transiten en multicarriles una distancia menor a cien (100) metros, salvo para iniciar una maniobra de adelantamiento, de acuerdo con las precauciones e indicaciones de esta ley; 26. Con un tren de vehículos integrados por más de un acoplado, salvo lo dispuesto para las maquinarias especiales y agrícolas; 27. Arreando hacienda, salvo por camino de tierra y fuera de la calzada y la banquina; 28. En vehículos automotores con bandas de rodamiento metálicas o con chapas, tetones, cadenas, clavos u otro elemento que dañe la calzada, salvo sobre barro, nieve o hielo; 29. Usando la bocina o señales acústicas, salvo en caso de peligro; 30. Con vehículos que derramen combustible, que emitan gases, humo, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios; 31. Con vehículos de tracción animal en las zonas urbanas, salvo autorización expresa de la Dirección de Seguridad Vial de la Provincia de Mendoza; 32. Fugarse del lugar luego de ser partícipe de un accidente de tránsito; 33. Negando o siendo reticente a suministrar en casos de ser requerida por la autoridad de aplicación, los datos esenciales de la Licencia de Conducir o del seguro obligatorio; 34. Impedir y obstruir el avance de los vehículos de seguridad, policiales, de auxilio o de las fuerzas armadas, cuando se hallen en cumplimiento de su misión específica; 35. Participar u organizar en la vía pública competencias no autorizadas de destreza o velocidad con vehículos; 36. Conducir transportando sustancias inflamables o explosivos, violando disposiciones reglamentarias y/o con cargas que superen las dimensiones permitidas; 37. Ingresar en una encrucijada o cruce peatonal estando el semáforo en rojo, como así también no detener la marcha ante un cartel indicador: "Pare"; 38. No respetar las prioridades circulatorias previstas en esta ley; 39. Sobrepasar el límite de velocidad máxima y mínima establecidos por esta ley, con un máximo de tolerancia del diez por ciento (10%); 40. Circular por la vía pública en motos deportivas, cross, enduro, cuatriciclo, arenero, karting, cualquiera sea su cilindrada o cualquier otro tipo de vehículo que no cumpla con las condiciones técnicas de seguridad activas y pasivas; 41. Adelantarse por la derecha a otro vehículo salvo las expresas excepciones previstas en esta ley; 42. No acatando o resistiendo los requerimientos de la autoridad de aplicación en lo que respecta a las reglas de circulación;

43. Circulando inadecuadamente, obstruyendo la fluidez del tránsito; 44. Deteniéndose sobre la calzada en vía de circulación no urbana y sobre la banquina, salvo en el caso que una avería imposibilite el movimiento del vehículo; 45. Un vehículo de transporte público, deteniéndolo de manera tal que no permita que lo adelanten los vehículos que transitan ocupando los carriles de circulación no adyacentes a la vereda; 46. Transgrediendo gravemente las condiciones técnicas de seguridad del vehículo, en los términos de los Arts. 30, inciso a) y 31 incisos a), b), d), e), f), i) y m); 32 incisos a), b), c), d), g), i) puntos 1,2,3 y 4; 47. Circulando sin el correspondiente sistema silenciador en condiciones, produciendo la emisión indebida de gases contaminantes y sonoros; 48. Causar daños de consideración a la infraestructura vial como consecuencia de observar conductas antirreglamentarias; 49. Estacionar vehículos sobre la acera, impidiendo y dificultando la circulación peatonal y de personas discapacitadas. 50. En vías de doble mano reguladas por semáforos girando a la izquierda, salvo señal que lo permita. 51. No advirtiendo la maniobra de giro a realizar con la suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente.

Art. 53- ESTACIONAMIENTO Y SEGURIDAD. En la zona urbana se estacionará sobre el costado derecho de la calzada, quedando prohibido efectuarlo sobre el izquierdo, salvo señalamiento en contrario. Se hará de la siguiente forma: a) En una sola fila paralela al cordón de la acera derecha del sentido de circulación. El estacionamiento a cuarenta y cinco grados (45º) o sobre el costado izquierdo deberá ser dispuesto por la autoridad de aplicación en forma expresa; b) Los vehículos serán estacionados a una distancia de veinte (20) centímetros del cordón de la acera, debiendo dejarse entre ellos un espacio de por lo menos cincuenta (50) centímetros. Está prohibido empujar a otro vehículo para obtener lugar para estacionar y/o salir del estacionamiento; c) Es obligatorio detener la marcha del motor y dejar el vehículo automotor frenado exclusivamente con el freno de mano. En las pendientes deberán además colocarse las ruedas delanteras en ángulo suficiente con el cordón de la acera para evitar movimientos incontrolados del vehículo.

Visualice y descargue la Ley Provincial de Tránsito 9.024 aquí: <https://www.mendoza.gov.ar/gobierno/wp-content/uploads/sites/19/2018/10/Ley-9024.pdf>

Obedecer la leyes de tránsito es una obligación de todos!!