



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SALTA



Tutoría Jujuy

Facultad de Ciencias Jurídicas

CARRERA: LICENCIATURA EN CRIMINALÍSTICA

TRABAJO FINAL DE INVESTIGACIÓN: “Educación Vial, Condiciones de los Vehículos en Circulación”.-

Autor: Ontiveros, Miriam Itatí.-

Director: Dr. Vargas, Manuel Antonio.-



AUTORIDADES:

Pbro. Lic. Jorge Antonio Manzaráz

RECTOR

Mgter. Dra. María Isabel Virgili de Rodríguez

VICERRECTOR

Dra. Adriana Iburguren

SECRETARIO GENERAL

Dr. Benjamín Pérez Ruiz

DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS

Dr. Gustavo Adolfo Figueroa Jerez

SECRETARIO ACADÉMICO

Lic. Roberto Washington Gonzales

JEFE DE LA CARRERA DE LICENCIATURA EN CRIMINALÍSTICA

Dr. Galán Peñalba Guillermo

COORDINADOR ACADÉMICO –DELEGACIÓN JUJUY



"Hay una fuerza motriz más poderosa que el vapor, la electricidad y la energía atómica. Esa fuerza, es la Voluntad"

-. Albert Einstein.-

AGRADECIMIENTO:

La presente Tesis es un esfuerzo en el cual, directa o indirectamente, participaron varias personas leyendo, opinando, corrigiendo, teniéndome paciencia, dando ánimo, acompañándome en los momentos de crisis y felicidad.

Quiero dedicar y agradecer enormemente este trabajo a mi Mamá (Betty), mi Mamá (Pipa), mi Papá (Ocho) y a mi esposo (Javi) por enseñarme que no hay límites, que lo que me proponga lo puedo lograr y que solo depende de mí.

A mi mis hermanos Carla, Fernando y Ariel por su gran apoyo y confianza en mí.

A mis amigos y compañeras que siempre me dieron una mano en este largo camino universitario, que me apoyaron y me permitieron entrar en sus vidas durante estos años de convivir dentro y fuera de clases.

Debo agradecer de manera especial y sincera al Dr. Vargas Manuel, por aceptarme para realizar esta tesis bajo su dirección; y aquellos profesores que con su capacidad guiaron mis ideas y ha sido un aporte invaluable, no solamente en el desarrollo de esta tesis, sino también en mi formación.



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SALTA

Tutoría Jujuy

Facultad de Ciencias Jurídicas

-.TRABAJO FINAL DE INVESTIGACIÓN.-

Carrera: Licenciatura en Criminalística.-

Tema: “Educación Vial, Condiciones de los Vehículos en Circulación”.-

Autor: Ontiveros, Miriam Itatí.-

Director: Dr. Vargas, Manuel Antonio.-

Calificación:

1. Jurado:

2. Jurado:

3. Jurado:



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	2
CAPITULO I: MARCO TEÓRICO.....	6
1.1. Educación Vial.....	7
1.2. Accidente de Tránsito.....	13
1.3. Trilogía del Accidente.....	17
1.4. Revisación Técnica Vehicular.....	32
CAPITULO II: MARCO METODOLÓGICO.....	41
2.1. Técnicas.....	45
2.2. Cronograma de Investigación.....	48
2.3. Trabajo de Campo y Análisis de Datos.....	49
CAPITULO III: RESULTADOS.....	63
3.1. Representación de Educación Vial.....	65
3.2. Revisación Técnica Vehicular sin Educación Vial.....	77
3.3. El Vehículo como Factor de Accidente.....	85
CAPITULO IV: CONCLUSIONES.....	92
CAPITULO V: APORTES Y NUEVOS INTERROGANTES.....	99
5.1. Aportes.....	100
5.2. Nuevos Interrogantes.....	102
BIBLIOGRAFÍA.....	102
ANEXOS	



INTRODUCCIÓN

La presente investigación tiene como tema, *La Educación Vial y las Condiciones de los Vehículos en Circulación*, la cual se desarrolló en la empresa PIOLI S.R.L. de Revisación Técnica Vehicular, ubicada en la ciudad de Palpalá, provincia de Jujuy. Para ello es importante considerar que la Educación Vial, es una disciplina de las ciencias sociales que tiende a preparar a la población para conducirse con seguridad en la vía pública. Por lo tanto la empresa debe adaptarse a las necesidades socio-culturales y a sus diferentes problemáticas, sobre todo en el contexto actual en donde la mortalidad por accidentes crece considerablemente en Argentina y en particular en Jujuy.

La investigación se caracteriza por plantear la importancia que los conductores le asignan a la Educación Vial y dentro de ella a la revisión técnica en sus vehículos.

La revisión técnica vehicular no sólo es un mero trámite, sino que es un servicio orientado a proteger la vida del conductor y la de su familia, por lo tanto el objetivo en la investigación es *Describir el rol que cumple el Taller de Revisación Técnica Vehicular en la Educación Vial según los conductores en la provincia de Jujuy*.

La investigación permite reconocer la importancia que deben tener en cuenta los conductores sobre la trilogía de los accidentes de tránsito, donde los factores que influyen son: el factor vehicular, el factor humano y por último el factor camino y medio ambiente.

Si bien todos los factores que forman parte en un accidente de tránsito son importantes, el *factor vehículo*, juega un papel imprescindible en toda situación de tráfico, siendo imprescindible seguir el plan de mantenimiento indicado por el fabricante, así como pasar las correspondientes inspecciones técnicas.

En función de lo antes expuesto se plantea el siguiente problema de investigación: ¿Cuál es el rol que cumple el taller de Revisación Técnica Vehicular en la Educación Vial según los conductores de la provincia de Jujuy?

Para concretar esta investigación en forma sistemática se seleccionan tres Interrogantes de Investigación:

1. ¿Cómo valora el personal del taller de Revisación Técnica Vehicular (RTV) de la ciudad de Palpalá el conocimiento de Educación Vial de los conductores que asisten a la revisión técnica en ese taller?
2. ¿Cómo relacionan los empleados del taller de Revisación Técnica Vehicular de la ciudad de Palpalá, la producción de accidentes y el estado general de los vehículos en las rutas de la provincia de Jujuy?
3. ¿Qué lugar ocupa, la Revisación Técnica Vehicular, según los empleados del taller de la ciudad de Palpalá, en la Educación Vial?

Los objetivos específicos se basan en:

1. Identificar los juicios valorativos que realiza el personal del taller de Revisación Técnica Vehicular (RTV) de la ciudad de Palpalá, el conocimiento de Educación Vial de los conductores que asisten a la revisión técnica en ese taller.
2. Caracterizar cómo relacionan los empleados del taller de Revisación Técnica Vehicular de la ciudad de Palpalá, la producción de accidentes y el estado general de los vehículos en las rutas de la provincia de Jujuy.
3. Analizar el lugar que ocupa, la Revisación Técnica Vehicular, según los empleados del taller de la ciudad de Palpalá, en la Educación.

El proceso de Investigación se efectúa a partir de una observación de estudio sobre el trabajo técnico-profesional del taller, encargado de la revisión técnica vehicular, en la que se establecerá un diagnóstico sobre las legislaciones vigentes y sobre las diferentes problemáticas que se presentan a diario en relación a la Seguridad y Educación Vial, en el marco de una serie de factores que inciden en ella; como la falta de educación vial del conductor, el estado general del vehículo, la producción de accidentes de tránsito entre otros aspectos, establecidos los mismos sobre el rol del Estado en cuanto a políticas públicas sobre el tratamiento de la Seguridad Vial sujetas a leyes y normativas vigentes tanto desde orden nacional, provincial y municipal y en relación a sus diferentes organismos competentes autorizados, que tienen a su cargo en



cuanto a obligación y responsabilidad para que una persona reúna todas las condiciones y aptitudes para conducir un vehículo.

Esta investigación se encuadra en procesos metodológicos cualitativos. Las técnicas de recolección de datos que se emplean son la observación participante y no participante, entrevistas en profundidad, no solo a los conductores que cumplen con el trámite exigido por la reglamentación sino también al personal del taller que participa en revisión técnica del vehículo, y por último un análisis de documentos.

Los contenidos surgidos de las observaciones, de las entrevistas y del análisis de documentos fueron organizados en diferentes categorías y dimensiones. La organización de estos datos fue la base para la realización del correspondiente análisis.

Los datos obtenidos proporcionan como resultado la representación del conocimiento que tienen los conductores respecto de la Educación Vial y lo más importante es el papel que le asignan a la revisión técnica vehicular; ya que estos conocimientos son necesarios para prevenir los accidentes de tránsito, muertes, lesiones y daños, no solo al conductor sino también a la familia.

En este sentido son pocas las reflexiones y toma de conciencia que se hace por parte del ciudadano para prevenir estos males en la que todos están sujetos, sea desde el lugar que cada uno ocupe, como conductor o peatón, sin tomar en consideración la importancia que puede tener la Educación Vial en cada individuo y sobre todo para el mejoramiento de su calidad de vida.

Las palabras claves que conforman la investigación son:

- ✓ Educación Vial de conductores.
- ✓ Accidente de tránsito.
- ✓ Trilogía del accidente de tránsito.
- ✓ Factor Vehículo: Seguridad Activa y Seguridad Pasiva.
- ✓ Estado general del vehículo: Revisación Técnica Vehicular.



La investigación se estructura en cinco capítulos: el primer capítulo consiste en el Marco Teórico, que constituye la base y el fundamento del trabajo de investigación; el segundo capítulo presenta el Marco Metodológico empleado en dicha investigación; mientras que el tercer capítulo denominado Resultados, es el que expone los resultados y compone el cuerpo de este trabajo. Aquí se lleva a cabo el estudio de los datos obtenidos durante la etapa de recolección de información

Por último en el cuarto y quinto capítulo se detallan las Conclusiones a las que se arriban y los Aportes y Nuevos interrogantes.

-Ontiveros Miriam Itati.-



CAPITULO I MARCO TEORICO



CAPITULO I - MARCO TEÓRICO

El presente trabajo de investigación se sostiene en la necesidad de fundamentar los encuadres y marcos conceptuales que permitirán abordar el objeto de estudio planteado en este caso, describir el rol que cumple la Educación Vial según los conductores que realizan la Revisación Técnica Vehicular en la provincia de Jujuy, lo que remite a plantear los siguientes ejes:

- 1.1. Educación Vial.
- 1.2. Accidente de tránsito.
- 1.3. Trilogía del Accidente.
- 1.4. Revisación Técnica Vehicular.

1.1. EDUCACIÓN VIAL

1.1.1. Concepto de Educación Vial

Para describir el mismo se parte del concepto de Seguridad Vial, la cual se define como *“la disciplina que estudia y aplica los mecanismos y acciones que tienden a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública. Su finalidad de eliminar las causas que producen daños materiales y humanos y crear condiciones para evitar los accidentes de tránsito.”* (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy - Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011: 3)

Mientras que se define a la Educación Vial como *“...un conjunto de conocimientos, reglas y normas de conducta que toda persona debe poseer y que tiene por objeto la preparación de los ciudadanos para que sepan conducirse de manera segura y adecuadas en la vía pública y hacer uso correcto de los medios de transportes...”* (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy - Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011: 2)

Para el Instituto de Seguridad y Educación Vial (I.S.E.V.) define a la Educación Vial como *“la disciplina que aplica las acciones y mecanismos tendientes a*



garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito.” (Instituto de Seguridad y Educación Vial, 2008: 18)

La Educación Vial es de suma importancia y de necesidad cívica en esta época moderna. Con su capacitación, no solo se está protegiendo la salud de las personas, sino también la de cada familia y todo lo que ello implica sobre el marco de respeto a los derechos no solo del hombre como elemento fundamental de vida, sino el respeto a las leyes como garante del orden social y la buena convivencia.

Fines de la Educación Vial

Siguiendo la Cartilla del Plan Provincial de Tránsito y Seguridad Vial da como objeto fundamental de la Educación Vial *“...optimizar la convivencia en la vía pública, en un marco de comunidad, salubridad y respeto entre las personas, eliminando causas que produzcan daños materiales y humanos creando condiciones para evitar un accidente de tránsito”*. También dice que *“... comprende el estudio del uso correcto de la vía pública, con la finalidad de proponer y aplicar los mecanismo y acciones que tienen a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, evitando los accidentes de tránsito.”* (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy – Secretaria de Protección a la Comunidad, 2011: 5)

Por otro lado para el I.S.V.E. (2008: 7) *“...la finalidad de esta disciplina debe ser clara y precisa, de modo que permita lograr los medios adecuados para tiendan a:*

- *Mejorar la seguridad vial, disminuyendo los daños a personas y bienes en la vía pública (prevención de accidentes).*
- *Darle fluidez al tránsito, tendiendo al máximo aprovechamiento de las vías de circulación.*
- *Disminuir la contaminación ambiental, proveniente de los automotores y del uso de la vía pública.*



- *Preservar y proteger la estructura vial, sus obras anexas y el señalamiento.*
- *Conservar en el mejor estado el parque vehicular, por seguridad, en contaminación ambiental y menor gasto de combustible.*
- *Propender a disminuir el consumo de energía y en general, los costos operativos del automotor y de la vía pública.*
- *Educar al ciudadano para el correcto uso de la vía pública, y capacitar al funcionario para un adecuado ejercicio de su cometido...”*

En consecuencia el fin de la Educación y Seguridad Vial es mejorar la convivencia en la vía pública, en un marco de seguridad, salubridad y respeto entre las personas, mediante la incorporación de conductas básicas; donde la prevención es la clave, la educación el único camino y el compromiso de todos los integrantes de la sociedad para trabajar con mira a revertir la situación actual. El Estado a través de organismos públicos, entes viales, autoridades educativas, sociales y privadas, asociaciones civiles, deben integrarse y actuar organizadamente para educar al soberano y lograr una mejor calidad de vida.

1.1.2. **El Hombre y la Vía Pública**

La libertad de circular y el derecho a transitar tiene jerarquía constitucional en la mayoría de los estados del mundo. Pero como tal, ningún derecho es absoluto: el individuo no puede circular por donde quiera, ni en lo que quiera, ni cuando quiera, ya que el derecho individual es limitado por el bien común y la seguridad de los demás. Este bien común es para seguridad propia y de las demás personas.

Para el Instituto de Seguridad y Educación Vial (2008: 18) *“el hombre cotidianamente utiliza la red vial a efectos de trasladarse de un punto a otro, con fines laborables, educativos, o simplemente de esparcimiento. Esto lo realiza asumiendo su triple rol de peatón, conductor y pasajero. Pero el hombre en la calle no está solo. Existen otros usuarios, a los cuales debe respetar en una suerte de “condominio racional” de la vía pública. Para ello existe un régimen normativo que regula la circulación de peatones y vehículos,*

contemplando este ordenamiento, derechos y obligaciones que todos los usuarios deben respetar. Pero la sola exigencia de la ley no sirve. Es necesaria su vigencia plena y efectiva, lo que conlleva a su aceptación y cumplimiento por parte de sus destinatarios. De lo expuesto y de su calidad de componente social, se desprende la necesidad de que constituye una disciplina específica que contemple el comportamiento humano en la calle.”

El hombre como integrante de una sociedad organizada, desempeña gran parte de su actividad en la vía pública. Ello implica la necesidad de desarrollar, practicar y potenciar conductas y actitudes adecuadas en beneficio propio y de sus semejantes. El individuo utiliza el sistema vial para trasladarse con fines laborales, de esparcimiento, educativos, que además desempeña un triple rol: de peatón, pasajero o de conductor, y debe dar cumplimiento de régimen normativo que ampara los derechos y deberes de todos los usuarios. Para ello es imprescindible que el ciudadano la conozca, la acepte y esté dispuesto a acatar.

Usando como fundamento la cartilla brindada por el Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy - Secretaría de Protección a la Comunidad; Plan Provincial de Tránsito y Seguridad Vial define a la Vía Pública como “...*el espacio o camino de comunicación, utilizando para transitar, y que pertenecen a la comunidad, es decir, que es una vía de circulación de todos y para todos y está integrado por carreteras, caminos, calles, sendas, plazas, parques, etcétera, de dominio común y público destinada a la circulación de personas (peatones, animales, conductores y vehículos).*”

De la misma manera, desde el punto de vista urbano, define a la Vía Pública como “...*el conjunto formado por veredas o aceras, (utilizadas por los peatones), más las calzadas. Por estas últimas deben transitar los vehículos, pudiéndolo hacer los peatones, solo por las esquinas o lugares convenientemente demarcados para ello.*”

La necesidad de reglamentar el curso de la vía pública se dio por cantidad de accidentes de tránsito y con el propósito de preservar los derechos esenciales: derecho a la vida, a la salud, a la libertad, propiedad, a transitar y a trabajar. Todos los usuarios de la vía pública, como tales son activos protagonistas del



tránsito. El hecho de ser usuario de la vía pública determina derechos y responsabilidades (obligaciones) contemplados por el código de tránsito.

La responsabilidad de un adecuado ordenamiento del espacio común comprende a todos: peatones, conductores y autoridades competentes, que comparten el compromiso de transformar el tránsito en una situación social y saludable.

Este encuadre legal de los movimientos en la vía pública responde a la necesidad que tiene toda sociedad de establecer los límites, el equilibrio y la armonía en las relaciones de sus integrantes con el fin de compatibilizar el interés y el bienestar general, y de esa manera dar forma a la convivencia en la comunidad.

Diversos son los factores que influyen sobre el tránsito, y hacen de él un ámbito de mucho riesgo sobre todo para los nobles e inexpertos usuarios que son los niños. La manera de garantizar su inserción segura en la vía pública, es a través de la educación y concientización, lo que permitirá simultáneamente el cumplimiento y el respeto por las normas de tránsito, el fomento de la autoprotección y fundamentalmente el mejoramiento de la calidad de vida.

1.1.3. Roles del Ciudadano

El hombre cuando hace uso de la vía pública asume un triple rol: de peatón, conductor y pasajero. Tiene libertad para circular. Pero no debe hacerlo por donde quiera sino por los lugares que corresponda; ni en lo que quiera, sino en vehículos que reúnan los requisitos exigidos; ni como quiera, ya que existen normas y reglas que deben observar; ni tampoco cuando él quiera, porque antes debe de cumplir los trámites que lo habiliten a circular.

Peatón: *“Se puede definir como toda persona que se desplaza en la vía pública por su propio medio, sin utilizar medios de movilidad, o sea caminando.”* (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy - Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011: 8)

Pasajero: Según Borrell Vives (2007: 38) lo define como *“...toda persona que, con independencia de que exista o no compensación económica, es*



transportada en un vehículo. De esta función se excluyen generalmente todos aquellos que desarrollan una determinada función dentro del transporte (conductor, copiloto).”

Conductor: *“...es la persona capacitada para guiar un vehículo, además debe conocer las normas leyes y códigos de tránsito. Conducir un vehículo no implica solamente saber hacerlo, sino poder hacerlo para ello es necesario poseer un buen estado psicofísico y el rol de la educación vía es fundamental.”*

(Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy - Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011: 16)

Normas y Conductas Básicas:

- Conocimiento de las normas de circulación.
- Conocimiento de la legislación de tránsito.
- Normas de convivencia.
- Conocimiento de la documentación exigible.
- Conocimiento de los elementos necesarios para circular (luces, dirección frenos etc.).
- Conocer las señales viales.
- Exigencia de seguridad para su vehículo.
- Nada de alcohol al conducir.
- Ser paciente y responsable.
- Ser solidario.
- Velocidad adecuada en cada caso.

Normas Generales que debe observar un Buen Conductor:

- Un conductor seguro es aquel que conduce su vehículo de tal modo que no sufra y/o cause accidentes.
- Mantiene su vehículo en buenas condiciones.
- Cuida su estado psicofísico.



- Atiende constantemente lo que sucede a su alrededor.
- Es responsable.
- Tiene consideración y respeto a los demás.

1.2. ACCIDENTE DE TRÁNSITO

En Criminalística, Irureta (2005:25) en su libro *Accidentología Vial y Pericia* define a un Accidente como: *“...un suceso (o encadenamiento de sucesos) inesperado, impremeditado, e indeseado, generalmente de consecuencias desagradables: lesiones a las personas y/o daños a las cosas.”*

Aclarando el concepto de Accidente, se procede a ubicarlo dentro de la rama de la Accidentología Vial, es así que la Ley Nacional de Tránsito en su artículo Nº 64 define un Accidente de Tránsito de la siguiente manera: *“...todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.”*

El I.S.E.V. (Instituto de Seguridad y Educación Vial, 2008: 15) conceptualiza al Accidente de Tránsito como: *“...el resultado final de una cadena de errores, vinculados con el factor humano, vehicular y ambiental.”*

En la obra *Investigación de Accidente de Tráfico – La Toma de Datos*, se conceptualiza al Accidente de Tránsito como *“...todo suceso eventual o acción que involuntariamente, como efecto de una o más causas y con independencia del grado de esta, produce un daño concreto para las personas o las cosas en el contexto del tráfico por carretera.”* (González, Rodríguez, 2005: 8)

Berardo (2004:3) en el libro *Accidente de Tránsito – Análisis Pericial Científico Mecánico*, define al Accidente de Tránsito como: *“...aquel suceso o sucesos encadenados en el que se encuentra involucrado uno o más vehículos en movimiento, que ocurre en la vía pública, ocasionando daños a las cosas y/o lesiones o muerte (siempre que el deceso ocurra dentro de las 24 horas siguientes al accidente) a las personas.”*

Por lo dicho se define a un accidente de tránsito como un suceso indeseado, impremeditado e inesperado, que causa daño a las cosas y/o lesiones o muerte

a las personas en la cual se encuentra involucrado uno o más vehículos en movimiento, ya sea en una vía pública o privada.

1.2.1. Causas del Accidente de Tránsito

Baker, define la Causa de un Accidente como “...cualquier comportamiento, condición, acto o negligencia sin el cual el accidente no se hubiera producido” (Borrell Vives, 2007: 70)

Según la obra Investigación de Accidentes de Tráfico clasifica a los Accidentes de Tránsito en: (González, Rodríguez, 2005: 72)

Causas Mediatas: *Son aquellas que en sí mismas no dan lugar al accidente, pero conducen hacia él o coadyuvan a su materialización.*

Pueden ser:

- *Relativas al vehículo (deficiente funcionamiento de sus principales órganos; excesiva potencia; mala seguridad activa o pasiva, etcétera).*
- *Relativas a la carretera (defectos en su trazado, señalización, firme, etcétera).*
- *Relativas a fenómenos atmosféricos (reducción de visibilidad por niebla o lluvia, deslumbramientos solares, etcétera).*
- *Relativas al conductor o peatón:*
 - *Físicas o somáticas.*
 - *Psíquicas.*
 - *Conocimientos, experiencias y pericia.*
- *Relativas a circunstancias ajenas a las anteriores (cuando no se puedan encuadrar dentro de ninguno de los grupos anteriores).*

Causas Inmediatas: *Son aquellas que de forma directa intervienen en el accidente. Son en esencia las mismas Causas Mediatas, aunque matizadas la mayoría de ellas por el elemento humano. Las más frecuentes pueden ser las siguientes:*

- *La velocidad u otras infracciones a la Norma de Circulación.*



- *Deficiencias en la percepción*
- *Errores en la evasión.*
- *Condiciones negativas.*

Los autores Montoro, Soler y Tortosa (1988: 69) en su artículo Los Accidentes de Tráfico de la serie Psicología y Tráfico, publicado en la Revista Tráfico, número 30, sostiene que: *“es un hecho indudable que una persona no siempre está en óptimas condiciones psicofísicas cuando se sienta a los mandos de su vehículo, ni tampoco las causas que le llevan a ello son las más apropiadas... También es indudable que el diseño de las vías y la señalización de las mismas no siempre es el mejor, o que la puesta a punto del vehículo es mala, o que hay niebla o hielo. Es más, incluso en las condiciones más óptimas, el conductor debe conjugar intenciones contradictorias que por una parte lo llevan hacia decisiones arriesgadas y, por otra, le aconsejan prudencia. Todo ello, y más cosas, pueden coactuar en provocar o facilitar un accidente. El accidente puede considerarse, pues, como el resultado final de un proceso en el que se encadenan diversos eventos, condiciones y conductas. Los factores que desembocan en un accidente (que producen un daño material y/o físico o anímico al conductor) surgen dentro de la compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo y la vía en unas determinadas condiciones ambientales...”* (Borrell Vives, 2007: 69)

Por lo dicho hasta aquí a pesar de la importancia de las fallas técnicas en el vehículo (frenos, neumáticos y dirección los más frecuentes) y los derivados de los factores atmosféricos (oscuridad, niebla, lluvia) y del diseño de las vías públicas (obstrucciones viales, deficiencia de trazado, falta de señalización) es el factor humano es el de mayor responsabilidad y debe de actuar de forma adecuada en todo momento, ya sea como conductor, peatón o acompañante.

Como Conductor: El hombre como conductor no solo es aquél al que se le exige determinados conocimientos y que se le otorga en una licencia de conducir. Es decir no solo debe conocer la técnica de conducción, también algunos casos de funcionamiento de los mecanismos y sistemas de vehículos y las limitaciones del mismo.



Algunos comportamientos del hombre como conductor:

- Algunos conductores manejan a la defensiva, respetando las señales de tránsito y con mucha atención a las actitudes imprudentes de los pasajeros y peatones.
- Otros no respetan la luz de semáforo, amparándose en la ausencia del policía, con el objeto de cruzar una intersección pretendiendo ganar el paso a otro vehículo.
- Muchos conductores no aceptan las marcas indicadoras del cruce peatonal, invadiéndolas atentado contra la seguridad de los peatones.
- Algunos conductores no respetan el derecho de paso que tienen los peatones sobre cualquier vehículo.

Como Peatón: Peatón es toda persona que transita a pie, es decir que utiliza la vía de circulación o superficie transitable, sin hacer uso del vehículo; lo hace por sus propios medios naturales de locomoción.

Comportamientos del peatón que puede causar accidentes:

- Incapacidad de decodificar las señales instaladas en la vía de circulación por el bajo nivel cultural.
- Ignorancia de los dispositivos reglamentados vigentes.
- Factores emocionales, incompatibles con la seguridad vial.
- Distracción o abstracción cuando se desplaza por una superficie transitable.
- Uso incorrecto de la vía de circulación.

Como Ocupante: El comportamiento de éste, en el tránsito es más relativo, su situación es dependiente de la condición de los otros elementos. Lo que se quiere explicar es que la persona como ocupante, no adquiere mayor trascendencia, en vista que sus actitudes usualmente no están directamente conectadas con los factores contributivos de un accidentes de tránsito, aunque muchas veces es una víctima de ellos.

1.3. TRILOGÍA DEL ACCIDENTE

En la obra Investigación de Accidente de Tráfico dice *“el accidente puede considerarse como el resultado final de un proceso en el que se encadenan diversos eventos, condiciones y conductas. Los factores que desembocan en un accidente (que produce un daño material al vehículo y/o físico y anímico al conductor) surge de la compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo y la vía en unas determinadas condiciones ambientales.”* (González, Rodríguez, 2005: 53). Por lo tanto, las causas de los accidentes se deducirán en función de los elementos del accidente. Los elementos son tres:

1.3.1. Factor Humano.

1.3.2. Factor Vehicular.

1.3.3. Factor Camino y Medio Ambiente.

A continuación se detalla cada factor de accidente:

1.3.1. Factor Humano

Siguiendo la obra Investigación de Accidente de Tráfico se define *“como falla humana, en este aspecto se tiene en cuenta al hombre como conductor, peatón pasajero – acompañante, ciclista. Evaluando las aptitudes físicas, psíquicas y el conocimiento del ser humano a la hora de intervenir en la vía.”* (Gonzales, Rodríguez, 2007: 66)

El conocimiento se refiere a la capacidad del peatón o conductor de interpretar y conocer las señales viales, para poder respetarlas. Las mismas pueden ser:

- Capacitación: Adquirida a través de la educación y prevención vial.
- Los Hábitos Correctos adquiridos a través de la práctica: El entrenamiento y la práctica son los principales responsables de los buenos hábitos y condiciones para conducir y transitar por la vía pública.
- La Edad: Un factor de relevancia ya sea en edades tempranas donde la falta de experiencia y la falta de conciencia de las consecuencias que se



pueden ocasionar mientras se conduce, pueden llegar a producir graves accidentes; como así también en edades elevadas donde la reacción motora se encuentra disminuida.

La condición física al momento de formar parte de la vía pública hace referencia a:

- La Aptitud: Óptimo tiempo de reacción, capacidad de concentración y atención, capacidad de observación, apreciación de distancias y velocidades, etcétera.
- La Visión: Esta debe estar en perfecto funcionamiento ya que forma parte del factor físico mas importante en la conducción.
- Audición: Tanto para advertir la presencia de otro vehículo, del estado del motor u otras fallas mecánicas, señales como bocinazos, sirenas de vehículos de emergencia, alertas de cruces ferroviarios. Es decir que el sentido auditivo en muchas ocasiones nos ayudan a la detección de peligros cercanos.

La condición psicofísica hace referencia a:

- Estado Saludable: Enfermedades o lesiones que pueden afectar inmensamente el accionar de quien está circulando por la vía pública. Algunas de estas enfermedades pueden ser epilépticas, patologías cardiacas, diabetes o un simple resfrío. También afecta la capacidad de conductor y/o peatón los efectos secundarios de la ingesta de algunos medicamentos y factores físicos comunes como la fatiga, stress.
- Choques Emocionales: Causantes de alteraciones amínicas peligrosas, como ser el llanto, que modifican la visión del conductor.
- Estado Toxicológico: Es uno de los factores más importante que altera la capacidad del conductor o peatón al momento de transitar la vía pública. Se refiere a la ingesta de alcohol y uso de drogas.

1.3.2. Factor Vehicular



Otro factor causante de un accidente de tránsito puede ser el vehículo, ya sea por desperfectos mecánicos o mantenimiento inadecuado del mismo.

Con respecto a los elementos de seguridad del vehículo y para comprender la noción de seguridad del mismo, es necesario realizar la siguiente clasificación: (Ministerio del Interior y Transporte - Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 14)

- a) *Seguridad Activa.*
- b) *Seguridad Pasiva.*
- c) *Seguridad Preventiva.*

A continuación se detalla cada sistema de seguridad:

a) Sistema de Seguridad Activa

El Sistema de Seguridad Activa, se define como *“un conjunto de elementos que contribuye a garantizar el buen funcionamiento de un vehículo en marcha, proporcionan una mayor eficacia y estabilidad del vehículo. Son aquellos mecanismos o dispositivos destinados a disminuir el riesgo de producción de un accidente.”* (Ministerio del Interior y Transporte - Presidencia de la Nación -Seguridad Vial, 2010: 14)

Mientras que la obra, Investigación de Accidentes de Tráfico conceptualiza a la Seguridad Activa como *“conjunto de condiciones técnicas que contribuyen a evitar o minimizar los actos y comportamientos inseguros del conductor, y del propio vehículo, susceptibles de causar accidentes”* (Borrell Vives, 2007: 247)

Este tipo de seguridad aspira a evitar al máximo los accidentes. La seguridad activa comprende soluciones que garantiza una frenada estable y potente, buenas recuperaciones y un comportamiento previsible que permita superar las posibles situaciones críticas.

Los Dispositivos que comprenden el sistema de seguridad activa son:

Sistema de Suspensión: *“La suspensión tiene una labor muy relevante en la seguridad activa. Sirve para dar comodidad al vehículo, disminuyendo la transmisión de irregularidades del terreno al habitáculo y favoreciendo el*



agarre del automóvil al suelo, y por lo tanto su estabilidad. Los amortiguadores son los mecanismos que proporcionan seguridad y confort durante la conducción y que aportan estabilidad al vehículo.” (Ministerio del Interior y Transporte – Presidencia de la Nación – Seguridad Vial, 2010: 15)

Por otro lado Borrell Vives (2007:..270) dice *“la suspensión y las ballestas, al igual que las ruedas, fallan muy rara vez, pero si se rompen, suelen dejar del punto crítico del accidente, marcadas bien visibles en forma de estrías y restregones de los neumático, por aparte que el vehículo sufrió la avería”*

El desgaste de los amortiguadores, es difícil de detectar debido a que los conductores se habitúan de forma progresiva, a las deficiencias del sistema del auto. Ante el mal estado de los amortiguadores: la distancia de frenado aumenta y se vuelve más inestable, los neumáticos se desgastan mucho antes e inducen a la disminución de la sujeción. Esto produce:

- Aumenta el riesgo del efecto planeo sobre el asfalto con agua.
- El nivel de confort de los ocupantes se ve reducido por las sacudidas durante la conducción.
- Se deterioran algunos elementos de los sistemas de suspensión y dirección del vehículo.
- Puede provocar encandilamiento a los conductores que transitan en sentido contrario.

Sistema de Freno: Según el Manual del Conductor *“es el mecanismo encargado de aminorar la marcha del vehículo o detenerlo mediante el rozamiento o fricción del tambor o disco con las zapatas o pastillas....Los frenos pueden ser de tambor o disco, aunque algunos fabricantes combinan ambos, montando los frenos de disco en las ruedas delanteras y los de tambor en las traseras”.* (Ministerio del Interior y Transporte – Presidencia de la Nación – Seguridad Vial, 2010: 15)

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



Sistema Antibloqueo de Ruedas (A.B.S.): Según el Ministerio del Interior y Transporte – Presidencia de la Nación – Seguridad Vial, 2010: 15) *“el freno ABS optimiza la frenada y garantiza la gobernabilidad de la dirección en condiciones críticas; el ABS nos permite:*

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

La circulación por carreteras que se encuentran en buenas condiciones contribuye a la disminución de problemas, ya que posibilita varias veces el uso del freno previamente al bloqueo de la rueda, con la consiguiente pérdida de la direccionabilidad del vehículo. En el uso cotidiano del automóvil, se acostumbra a pisar el freno teniendo en cuenta la disminución de velocidad que se quiere conseguir.

Al conducir por una ruta o carretera en malas condiciones, o con neumáticos que no se encuentran en el estado adecuado, es necesario mantener mayores precauciones ya que difícilmente se pueda controlar el vehículo con las ruedas bloqueadas. Esto puede ocurrir porque las ruedas patinan durante la frenada y el neumático no puede controlar las fuerzas que actúan sobre él.

Sistema de Dirección: El mecanismo de dirección, al igual que los frenos, pueden ser el origen de un accidente, por eso, la dirección orienta a las ruedas a voluntad del conductor a precisión y suavidad, e influye directamente en la estabilidad del vehículo: Este también pretende asegurar un perfecto control del vehículo incluso en condiciones límite, diferente para las ruedas delanteras o variaciones rápidas del ángulo de giro.

“Las presiones de trabajo del sistema hidráulico se taran (calibran) para que quienes se sienten al volante, sientan constantemente un alto grado de adherencia de los neumáticos con la carretera, permitiendo, de esta manera, un grado de seguridad muy alto.” (Ministerio del Interior y Transporte -Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 17)

Dentro de los aspectos técnicos de un vehículo, uno de los sistemas más importantes es el de la dirección *“el sistema de dirección es el conjunto de mecanismos que tienen la misión de orientar las ruedas directrices que, normalmente son las delanteras, si bien existen vehículos en los que son las cuatros ruedas (eje delantero y trasero) que no hay que confundirlo con los camiones rígidos que tienen ejes delanteros y ambos son directrices.”* (Miskinich, 1995: 249)

Una dirección en buen estado da garantías de que el vehículo reaccione correctamente ante cualquier maniobra que se realice. Claro que para eso debe estar acompañado del buen funcionamiento de otros elementos.

Neumáticos: Los neumáticos, como elementos básicos en la seguridad activa de los automóviles, deben desarrollar y garantizar las máximas prestaciones posibles. Esto requiere una alta gama de condicionantes dinámicas en su diseño y construcción.

Para el Ministerio del Interior y Transporte – Presidencia de la Nación Seguridad Vial (2010: 18) *“las ruedas son el último eslabón de transmisión de movimiento en el vehículo y su punto de apoyo en el suelo. El neumático es un elemento de seguridad fundamental en el vehículo. Su estado influye decisivamente sobre el comportamiento del automóvil. La presión y estado del dibujo del neumático son factores a tener en cuenta con la absoluta garantía de que al cumple, correctamente sus funciones.*

Los neumáticos deben:

- *Soportar el peso del auto y resistir la transferencia de cargas en aceleración y en frenado.*
- *Transmitir la potencia útil del motor y los esfuerzos de frenada en curva.*
- *Rodar regularmente de forma segura y el mayor tiempo.*
- *Guiar el auto con precisión por cualquier tipo de suelo y condición climática.*
- *Actuar como colchón amortiguador de las irregularidades de la carretera, asegurando el confort del conducto y de los pasajeros.*



- *Participar en tres aspectos fundamentales como son: estabilidad, suspensión y frenada.”*

Unos buenos neumáticos son extremadamente importantes ya que son el único contacto entre el hombre y la carretera, son ante todo la garantía para un viaje seguro y confortable; un neumático de calidad inferior reducirá el rendimiento del vehículo, disminuirá la distancia de frenado y riesgo de derrape.

Lo mismo ocurrirá con un neumático con presión inadecuada o desgastada. Al mismo tiempo que aumenta el consumo de combustible y las emisiones de dióxido de carbono y reducen drásticamente su seguridad.

Sistema de Iluminación: Según Miskinich (1995: 166), *“el sistema de alumbrado tiene la misión de proporcionar una fuente de iluminación capaz para poder ser vistos en condiciones de seguridad cuando la iluminación de la vía no es suficiente.”*

En ocasiones se menosprecia la importancia del sistema de iluminación del vehículo, y es uno de los factores importantes para la seguridad. La mejor forma de evitar accidentes es que los conductores vean y sean vistos.

En un vehículo los faros y luces son tan importantes como las ruedas, ya que permiten ver correctamente y ser vistos por el resto de los conductores.

Limpia parabrisas: *“Barre el agua y la suciedad de la luneta favoreciendo con ello una mejor visión, para lo que es necesario mantener las escobillas en el mejor estado de funcionamiento.”* (Ministerio del Interior y Transporte – Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 19)

A diferencia de otras partes del coche, por ejemplo, el motor o los amortiguadores, las hojas de los limpiadores del parabrisas normalmente se consideran como un dispositivo pequeño y la atención no es mucha, debido a esto las hojas son olvidadas cuando se envía el auto al taller. Aunque parecen sencillos, no debe ser tomado como algo poco importante, especialmente cuando la visión debe ser clara, especialmente en caso de tormenta. Tener buenos limpiaparabrisas es tan importante como el tener un buen sistema de frenado. Es de vital importancia para equipar el vehículo.



b) Sistema de Seguridad Pasiva

Según el Manual del Conductor para el Curso de Seguridad Vial (Ministerio del Interior y Transporte – Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 20) *“los elementos que componen este tipo de seguridad reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el accidente es inevitable”*.

Mientras que Miskinich (1995: .247) lo conceptualiza como el *“Conjunto de condiciones técnicas que tienen como finalidad evitar o minimizar los daños producidos a personas o cosas transportados en el vehículo, o con los que éste puede interaccionar cuando tienen lugar un accidente”*.

Airbag: *“Es una bolsa inflable de material liviano, sintético y resistente. El cual es acompañada por un detector de impactos con sensor, que detectan la desaceleración del vehículo e infla la bolsa instantáneamente. El airbag está ubicado pegado en el centro del volante en los asientos delanteros y también puede encontrarse en techos y puertas.”* (Ministerio del Interior y Transporte -Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 20)

La elevada cantidad de accidentes ha llevado a la industria automotriz a mejorar sus dispositivos de seguridad y a introducir otros nuevos que disminuyen las lesiones y los fallecimientos en accidentes de tránsito.

Se trata de un nuevo dispositivo (ahora ya reconocido mundialmente) que disminuye los efectos que tiene la enorme fuerza de desaceleración sobre los ocupantes del vehículo, amortiguadores del golpe contra el volante, el tablero o asiento delantero. En caso de airbag ubicados en el techo y puertas la protección es mayor y generalmente, es de la parte media del tórax hacia arriba del cuerpo.

El Cinturón de Seguridad: *“Evita ser lanzado hacia adelante, lo que haría que el cuerpo choque contra el parabrisas o el volante. También evita que la cabeza de los ocupantes, de los asientos traseros, golpee la nuca de los ocupantes de los asientos delanteros, en caso de rescate, se suelta presionando un botón o se corta. También evita ser expulsado fuera del*



vehículo disminuyendo las posibilidades de lesiones más graves y de muerte.” (Ministerio del Interior y Transporte - Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 22)

Es necesario revisar periódicamente el estado de los cinturones de seguridad y enseñar su uso a los demás. Al viajar dentro de un vehículo, sus ocupantes también viajan a la misma velocidad. En un choque el vehículo se detiene violentamente y sus ocupantes siguen desplazándose a la misma velocidad con la que viajaban, hasta que se estrellan contra el tablero, el volante o entre sí. Los órganos del cuerpo de los ocupantes también chocan entre sí dentro del cuerpo, con peligro de producirse lesiones internas.

El cinturón de seguridad protege al individuo, porque al retenerlo en el asiento disminuye las consecuencias del choque y aunque resulte lesionado, las lesiones serán mucho menores que si su cuerpo suelto comienza a golpearse en el interior del vehículo.

Apoya Cabeza: *“El apoya cabezas es un elemento de seguridad que fue incorporado a los vehículos medio siglo atrás, como un elemento de confort. La creciente violencia de los accidentes llevó a comprobar que protegía a los tripulantes de sufrir lesiones cervicales y por ello varios países comenzaron a reglamentar su uso obligatorio. En Argentina, en la década del 90, se dispuso la obligación de usarlo.”* (Ministerio del Interior y Transporte - Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 24)

El uso correcto del Apoya Cabeza

- **Altura Correcta:** El borde del apoya cabeza debe situarse entre el límite superior de la cabeza y la altura de los ojos. De esta manera en caso de colisión retendrá la cabeza evitando el efecto latigazo.
- **Distancia Correcta:** Debe ubicarse a una distancia que permita mantener alineado el cuello con la columna vertebral. La distancia entre el apoya cabeza y la nuca del usuario no debe ser mayor a 5 cm evitando así una flexión extrema en caso de choque.

- Sin Movimiento: El dispositivo debe estar sujeto a la estructura del asiento (particularmente en dispositivo desmontable) sin movimiento.

El Efecto Latigazo (Ministerio del Interior y Transporte -
Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 25)

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

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

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

Muchos vehículos no tienen apoya cabeza y la mayoría de los que lo tienen lo lleva mal posicionado. En general los automovilistas no le dan importancia al uso correcto de este dispositivo pero es importante destacar que no es necesario viajar a gran velocidad para que se produzca el efecto latigazo, ya que aun estando el vehículo inmóvil, si el mismo recibe un impacto en la parte posterior, se pueden producir lesiones cervicales.

El Efecto Latigazo en un accidente de automotores, consiste en:

Si el vehículo es impactado de atrás:

- El tórax se desplaza hacia delante violentamente.



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

Si el vehículo es impactado de frente:

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

Con el apoyo cabeza ocurre habitualmente que las personas no toman en cuenta la colocación correcta de este mecanismo de seguridad; siendo un dispositivo muy valioso en este sentido, sobre todo para reducir con bastante eficacia, los riesgos del daño a las cervicales y cerebro, durante una colisión. La clave está en mantenerlos ajustados y regulados correctamente.

Columna de Dirección Articulada Colapsable: *“Esta columna cuenta con zonas de absorción de deformaciones, que se localizan en la parte inferior del auto, donde se encuentran los pedales y en la parte superior, unida al volante. Se encuentra integrada por tubos telescópicos situados en las partes mencionadas, que logran absorber el desplazamiento del volante hacia el pecho del conductor.”* (Ministerio del Interior y Transporte - Presidencia de la Nación - Seguridad Vial: 2010; 25)

La finalidad de este sistema, es evitar el retroceso de la columna de dirección, en caso de choque frontal, impidiendo que el volante cause lesión alguna. Para ello, se dispone de un árbol de dirección articulado, que permite la deformación o rotura de una serie de rotulas o articulaciones que hacen que dichos árboles se plieguen sobre sí mismo. El tramo inferior es de tipo colapsable que permite mantener fija la posición del volante.

Volante con Absorción de Energía: *“Como medida de seguridad, se emplea el volante con absorción de energía, que está estudiado sin zonas rígidas y*



estructura deformable. La corona del volante y los radios son amplios y redondeados, cubiertos por un material deformable que no produce astillas.” (Ministerio del Interior y Transporte - Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2011: 26)

Este tipo de volante dispone de un diseño especialmente estudiado sin zonas rígidas y con estructuras deformables para minimizar el efecto de un posible golpe contra el conductor, completando así la defensa suministrada por la estructura y los sistemas de sujeción en el caso de choque frontal.

Pedalera Colapsable: *“Minimiza los daños en las extremidades inferiores del conductor en caso de colisión frontal.”* (Ministerio del Interior y Transporte - Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 26). La implementación de este dispositivo reduce los daños en las extremidades inferiores que se producen en caso de choque frontal.

Asientos: *“Los asientos están formados por el respaldo de la banqueta y constituida por piezas de acero, unidas entre sí por medio de soldadura de punto de resistencia, tornillos y articulaciones; en la estructura que están alojados todos los mecanismos de ajuste: airbag, cinturón de seguridad, acolchado y revestimiento. Un buen asiento debe evitar que durante un choque la persona se deslice hacia abajo y adelante (efecto anti submarino), ya que esto regularmente provoca lesiones abdominales a los ocupantes. Para evitarlo, la banqueta y el acolchado de los asientos están diseñados con un ángulo determinado.”* (Ministerio del Interior y Transporte - Presidencia de la Nación - Seguridad Vial; 2010: 26)

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

Actualmente, se están incorporando nuevos materiales, que confieren a la estructura una extraordinaria resistencia y rigidez en caso de colisión. El asiento debe soportar la carga de los pasajeros y los cinturones de seguridad que están fijados a la estructura, así como cualquier esfuerzo transmitido desde la parte trasera.

Cristales y Limpiaparabrisas: *“El compuesto del cristal parabrisa está preparado para que en caso de accidente, no salte astillas que puedan dañar a los pasajeros del vehículo. En cambio, las ventanillas laterales, que son más débiles y pueden romperse, son las salidas en caso de vuelco, en caso de que las puertas quedasen bloqueadas.”* (Ministerio del Interior y Transporte -Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 27)

En Accidentología las estadísticas demuestran que es más probable lesionarse seriamente y hasta morir si una persona es despedido del vehículo. Por este motivo es importante, antes de emprender un viaje, limpiar a fondo el parabrisas y las escobillas, tener el depósito limpiador con desengrasante. También se debe limpiar los conductos y los surtidores de agua para evitar la insuficiencia de la salida del agua y la obstrucción de los conductos.

Cableados y Elementos Eléctricos: *“Este sistema se denomina multiplexado y permite conducir por un único cable varias informaciones codificadas y tratadas informáticamente para activar la función deseada y así evitar la enorme cantidad de cables y conexiones utilizados en el sistema convencional. Esta reciente tecnología disminuye peso, mejora la eficiencia y además pueden integrarse todos los sistemas electrónicos del automóvil: gestión del motor (inyección y encendido) transición (caja automática, control de tracción, control de aceleración y A.B.S.), confort (climatización, audio, informaciones, comunicación y navegación), seguridad (airbag, pretensores, inmovilizador y alarmas), dirección y suspensión.”* (Ministerio del Interior y Transporte -Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 28)

Mediante este sistema se puede evitar la utilización de gran cantidad de cables dentro del vehículo.

Chasis y Carrocería:

- *“Carrocería con Deformación Programada: Ante un caso de colisión delantera como trasera, la carrocería se deforma amortiguando para los pasajeros, las consecuencias que podrían sobrevenir por una brusca desaceleración. Sin embargo, esta supuesta debilidad de la parte delantera y trasera de la carrocería no se corresponde con el habitáculo, el cual es todo lo rígido que puede lograrse”.*

- *“Habitáculo Indeformable: Así como la carrocería se diseña y se construye para que su parte delantera y trasera puedan amortiguar los golpes, el habitáculo se trata que sea lo más rígido posible, para evitar deformaciones que durante un vuelco, puedan aplastar a los ocupantes”* Ministerio del Interior y Transporte - Presidencia de la Nación -Seguridad Vial; 2010: 29)

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

c) Sistema de Seguridad Preventiva (Ministerio del Interior y Transporte -Presidencia de la Nación - Seguridad Vial, 2010: 30)

La seguridad preventiva depende del conjunto de soluciones técnicas y del contenido de elementos que hacen distendida la vida a bordo del automóvil.

Dispositivos que comprenden son:

- *Visibilidad.*
- *Confort y ergonomía.*
- *Climatización.*

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

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

Los colores claros en el interior otorgan la sensación de un entorno luminoso y acogedor (sobre este tema hay varios estudios que analizan como la función del color aumenta o disminuye la concentración al volante). También contribuyen los asientos de diseños sólidos que evitan los ruidos fastidiosos.



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

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

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

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

Existen sistemas de seguridad modernos de los asientos que al momento de sufrir un choque por detrás, los mismos se deslizan automáticamente hacia atrás disminuyendo considerablemente la fuerza del latigazo en la nuca. En otros casos, algunas automotrices incorporan un dispositivo que se activa cuando se produce un siniestro, elevando la parte anterior de la banqueta.

1.3.3. Factor Camino y Medio Ambiente

“Entre los factores de la vía el camino y/o el medio ambiente pueden llegar a ser causa de un accidente tránsito, se reconocen aquellos vinculados con el diseño geométrico y los relacionados con el diseño estructural. Dentro de los vinculados con el diseño geométrico se destacan curvas, intersecciones, sección transversal, control de acceso, obstáculos fijos en los costados del camino, dispositivo de regulación de tránsito y señalización vial. En el marco de



los factores relacionados con el diseño estructural, se destacan el tipo, estado y mantenimiento de la superficie de rodamiento” (Berard, 2004: 23)

En cuanto a los factores derivados del ambiente se tendrá presente la visibilidad, todos aquellos factores meteorológicos que perjudique la conducción como por ejemplo:

- **La lluvia:** Dificulta la visibilidad y perjudica la adherencia de los neumáticos con el pavimento. La lluvia actúa filtrando el paso de la luz, reduce la iluminación hacia el camino, el efecto de espejo que se produce en el pavimento mojado contribuye conjuntamente con las luces de otros vehículos al encandilamiento al conductor.
- **La niebla:** Produce que el conductor no pueda observar con claridad, le produce una deficiencia en la apreciación de los contrastes, objetos menos distintivos y se altera la valoración de la velocidad y la distancia.
- **El viento:** Ejerce una fuerza frenante adicional, cuando es frontal. El viento lateral puede llegar a desestabilizar el vehículo. Cuando este va acompañado de partículas puede llegar a disminuir la visibilidad.

Además se debe destacar que la producción de accidentes, en relación a sus diferentes factores: Hombre, vehículo y/o camino y medio ambiente, sin embargo cada uno obedece a una negligencia o imprudencia de la persona. Por lo tanto no se lo debe establecer la importancia a la educación vial si no también del buen estado del vehículo, ya que se evitaría los accidentes y también hace que mejore la seguridad vial de la Ciudad de San Salvador de Jujuy.

1.4. REVISACIÓN TÉCNICA VEHICULAR

1.4.1. Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, 2011)

La Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (CENT) fue creada en Septiembre del año 1992 como resultado de un convenio entre la Secretaría de Transporte de la Nación y la Universidad Tecnológica Nacional, siendo su objetivo la implementación de un sistema de Revisión Técnica Vehicular para

el transporte interjurisdiccional de cargas y pasajeros. El acuerdo fue ratificado dos veces. En 1995, en el marco de la incorporación de la Comisión Nacional de Transporte Automotor (CONTA); y en 1997, cuando esta última se transforma en Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

Tanto el Convenio Marco, actualmente en vigencia, como la Resolución 417/92 de la Secretaría Nacional de Transporte, la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y la Ley N° 24.653, constituyen la base jurídica de sustentación de la CENT. El control del cumplimiento de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) para los vehículos de tránsito interjurisdiccional, tal como surge de las normas citadas, se realiza mediante el accionar de la CENT. La multifuncionalidad de la CENT abarca desde auditar a casi un centenar de Centros de Revisión Técnica (CRTs) distribuidos en todo el país, hasta brindar consultoría sobre temas de transporte vial, conservación del medio ambiente y accidentología vial. El elemento fundamental para llevar a cabo las auditorías es un Manual de Procedimientos y Procesos, que comprende la normativa tendiente a garantizar la seguridad en el transporte vehicular, facilita la consulta e interpretación y establece, a través de Instructivos de Trabajo, criterios uniformes y actualizados para implementar las revisiones.

En el año 1993 comenzaron a operar los primeros talleres y hoy día existen 109 talleres habilitados y se han realizado más de 10 millones de revisiones técnicas.

Objetivos de la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

(Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, 2011)

“La Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, se creó para combatir una de las problemáticas más importantes de la Argentina: la inseguridad en el transporte vial. Son varias las causas de los accidentes de tránsito. Van desde los errores humanos hasta el deficiente estado de las rutas y, si bien los primeros originan la mayoría de los siniestros, una parte de los casos es atribuible a las malas condiciones técnicas de los vehículos. Así, tales condiciones se consideran como un elemento que debe ser controlado exhaustivamente.



Las características técnicas de los vehículos representan, dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial puesto en vigencia a comienzos del 2006, un factor primordial a tener en cuenta. Esto es particularmente importante en lo concerniente al transporte profesional, vehículos de carga y de transporte público, por el uso intensivo al que se ve afectado y por la responsabilidad que implican los servicios involucrados; consecuentemente, la reglamentación nacional contempla esta problemática y exige un control técnico preventivo de los vehículos que realizan trayectos interjurisdiccionales.

Entonces, la Revisión Técnica Obligatoria (R.T.O.) tiene como objetivo fundamental brindar una mayor seguridad al tránsito y aumentar la confiabilidad del sistema de transporte de cargas y pasajeros de carácter interjurisdiccional.

Es primordial mejorar las condiciones de seguridad tanto activas como pasivas de los vehículos para lograr disminuir la cantidad de accidentes viales así como el nivel de contaminación gaseoso y sonoro, y de esta manera mejorar nuestra calidad de vida.

1.4.2. Revisión Técnica Obligatoria

Concepto de Revisación Técnica Vehicular

La página web oficial de la Verificación Técnica Vehicular (2007), define a la misma como *“el control periódico del estado mecánico y de la emisión de gases contaminantes de los automotores. En todo el mundo, millones de vehículos la realizan obligatoriamente como requisito para circular. Entre nosotros, está prevista en la legislación vial nacional y provincial. Para ello, la provincia de Buenos Aires ha dividido su territorio en once zonas de Verificación Técnica Vehicular, donde se presta el servicio bajo el sistema de concesión privada con pago de canon al Estado Provincial. La provincia, asimismo, controla la prestación del servicio a través del Ente Regulador de la Verificación Técnica Vehicular dependiente del Ministerio de Vivienda, Infraestructura y Servicios Públicos. A partir del año 2001, las empresas concesionarias V.T.V. han comenzado a prestar servicio bajo normas de calidad ISO 9001:2008”*.



Mientras que la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en su Capítulo II, Parque Usado, considera:

“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 art. 72, inc. c), punto 1.

Siguiendo con la página web oficial de la CENT (Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, 2011), considera a la Revisión Técnica Vehicular como *“el control periódico del estado mecánico y de la emisión de gases contaminantes de los vehículos. Desde 1993 es obligatorio realizar la Revisación Técnica Obligatoria de los vehículos de Transportes de Carga y de Pasajeros.”*

La Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte controla y administra el sistema de Revisación Técnica Obligatoria. Está integrado por 108 talleres privados distribuidos en todo el país, que funcionan en un marco de libre competencia. El transportista puede optar por cualquiera de ellos, siendo la

tarifa libremente pactada entre ambas partes. La CENT controla, a través de 14 Auditorías Regionales, el cumplimiento de los procedimientos técnicos vigentes, garantizando la uniformidad de la revisión.

La Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, cuenta con una unidad de revisión técnica móvil completamente autónoma que le permite efectuar la tarea de control en cualquier lugar del país que la Autoridad de Aplicación designe, y una unidad móvil para el control de contaminación.

¿Qué se controla durante la Revisación Técnica Obligatoria? (Verificación Técnica Vehicular, 2007)

Los principales grupos o sistemas sometidos a control durante el proceso de Revisión Técnica son los siguientes:

- *Sistema de dirección.*
- *Tren delantero, tren trasero y suspensión.*
- *Sistema de frenos. Determinación dinámica de eficiencia*
- *Control de estado de chasis.*
- *Emisión de contaminantes gaseosos y sonoros.*
- *Neumáticos y llantas.*
- *Sistema eléctrico, iluminación y señalización.*
- *Instrumentos y accesorios.*
- *Estado general de carrocería.*
- *Letreros e indicadores.*
- *Elementos de emergencia.*
- *Salidas de emergencia.*
- *Vehículos propulsados a GNC, Dual.*
- *Vehículos de transporte de pasajeros 0 Km.*
- *Sistema de arrastre para semirremolque.*
- *Sistema de enganche para acoplado.*



- *Unidades para contenedores.*
- *Transporte de sustancias peligrosas.*
- *Procedimiento para vehículos no convencionales.*

Los Talleres de Revisación Técnica Obligatoria

El Manual del Conductor para el Curso de Seguridad Vial dirá que *“solo los talleres habilitados serán los encargados de la realización de la Revisación Técnica Obligatoria (R.T.O.). Los mismos funcionarán bajo la dirección de un responsable, ingeniero matriculado con conocimientos relacionados en la materia. Siempre que el taller este abierto deberá estar presente el Director Técnico”*. (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy - Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011: 33)

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en su Capítulo II, Parque Usado, considera:

“Artículo 35° - Talleres De Reparación: Los talleres mecánicos privados u oficiales de reparación de vehículos, en aspectos que hacen a la seguridad y emisión de contaminantes, serán habilitados por la autoridad local, que llevará un registro de ellos y sus características. Cada taller debe tener: la idoneidad y demás características reglamentarias, un director técnico responsable civil y penalmente de las reparaciones, un libro rubricado con los datos de los vehículos y arreglos realizados, en el que se dejará constancia de los que sean retirados sin su terminación”.

El taller de Revisión Técnica tiene un sistema de registro de revisiones que se utilizará para asentar las verificaciones realizadas, el resultado de las mismas y, de corresponder, el motivo de rechazo. El propietario del vehículo y el director técnico responsable del taller deberán siempre firmar dicho registro.

La función de los talleres será constatar mediante la revisión a realizar el estado general del vehículo, evaluando los riesgos que pudieran ocasionar en la vía pública, sea por su mal funcionamiento o por las deficiencias y/o desgaste de partes útiles del mismo. La revisión se deberá efectuar siempre en un mismo establecimiento y en un solo acto.



Validez del certificado de Revisión Técnica Obligatoria

(Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy - Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011)

Vehículos particulares:

- *Vehículos particulares cero kilómetro (0km): Estos tendrán un plazo máximo de gracia de treinta y seis (36) meses contados a partir de la fecha de patentamiento, para realizar su primer R.T.O.*
- *Vehículos particulares con menos de siete años de antigüedad (desde patentamiento inicial): Las Revisación Técnica Obligatoria tendrá un plazo de 24 meses contados a partir de la fecha de su revisión anterior.*
- *Vehículos particulares con más de siete años de antigüedad (desde patentamiento inicial): El plazo de vigencia de la R.T.O. será de doce meses (12), también contados de la misma forma precedentemente enunciada.*

Vehículos de uso no particular: *Deberán realizar la Revisación Técnica Obligatoria en un plazo que nunca excederá de 12 meses desde su patentamiento inicial.*

Vehículos propulsados a gas natural: *En este caso se deberá acreditar mediante la exhibición de la oblea correspondiente, el cumplimiento de las revisiones y/o verificaciones y/o requisitos exigidos legalmente, por el ente nacional regulador de gas, es decir: la revisión especial que exige este último para poder circular con vehículos de esta característica.*

Clasificación de resultados de la Revisación Técnica

Obligatoria (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy - Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011)

Después de realizarse la Revisación Técnica Obligatoria, la autoridad responsable se expedirá conforme tres grados de calificación:



- *Apto: Significa que el vehículo no presenta deficiencias o las mismas no inciden sobre los aspectos de seguridad para circular en la vía pública.*
- *Condicional: Denota deficiencias que exigen una nueva inspección.*

En este caso debemos diferenciar según:

Los vehículos que sean de carácter particular tendrán un plazo de sesenta días (60) para realizar la nueva inspección.

Los vehículos que no sean de carácter particular, tendrán un plazo máximo de treinta días (30) para realizar la re inspección, intervalo durante el cual no podrán prestar servicio de transporte.

Los aspectos a controlar en la nueva inspección serán aquellos que presentaron deficiencias en la primera oportunidad.

- *Rechazado: Impedirá al vehículo circular por la vía pública. Exigirá una nueva inspección técnica total de la unidad.*

Vehículos que hayan sufrido siniestros (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy - Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011)

Los vehículos que hayan sufrido cualquier tipo de siniestro, deberán revalidar el certificado de revisión técnica, pero si se trata de vehículos que padezcan un evidente deterioro de los elementos de seguridad, (freno, dirección, tren delantero, parte estructurales de chasis o carrocería) el certificado perderá su vigencia. En este último caso una vez reparado el vehículo se deberá realizar una revisión.

La Revisión Rápida Aleatoria (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy - Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011)

Esta es una revisión que se podrá exigir a cualquier vehículo que se encuentre en circulación, la autoridad competente hará detener el vehículo a examinar al



costado de la calzada, y hará una revisión rápida y general aplicando el sentido común y criterios razonables de acuerdo a los conocimientos específicos que deberá tener en la materia. Desde la detención la revisión nunca podrá exceder de veinte minutos en total.

Vehículo en Inobservancia a las reglas que rigen la Revisión Técnica Obligatoria (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy - Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011)

Los vehículos detectados en inobservancia a las reglas que rigen la revisión técnica obligatoria, podrán ser emplazados en forma perentoria por la autoridad jurisdiccional (A.J.) a efectuar la misma no podrán salir de la jurisdicción en la que se encuentran radicados, sin perjuicio de la aplicación de la penalidades correspondientes.

En este encuadre se inscribe la presente investigación que busca identificar y explicar y describir el rol que cumple el Taller de Revisación Técnica Vehicular en la Educación Vial de los conductores en la Provincia de Jujuy. Se pretende que de los resultados de esta investigación, se generen algunas reflexiones que permitan concientizar a la población para lograr eficiencia y mejorar la circulación vial y disminuir accidentes.



CAPITULO II MARCO METODOLOGICO



CAPÍTULO II - MARCO METODOLÓGICO

En este capítulo se presenta la metodología que permitió desarrollar el presente trabajo, se muestran aspectos del tipo de investigación, las técnicas y los procedimientos empleados para llevar a cabo la tarea de investigación.

Este trabajo de investigación optó metodológicamente por recorrer el camino del pensamiento y de la práctica ejercida en el abordaje de la realidad. En este sentido, la metodología ocupa un lugar central en el proceso de investigación.

Para Lenin (1965: 148) que *“el método es el alma de la teoría”* distinguiendo la forma exterior con que muchas veces es abordado tal tema (como técnica e instrumento) del sentido generoso de pensar la metodología como la articulación entre contenidos, pensamientos y existencia.

A nivel metodológico por el tipo de problema a estudiar, se seleccionaron las instancias de recolección, organización y análisis de datos desde un enfoque cualitativo - descriptivo. Este enfoque permite describir los hechos y los interpreta en relación con un contexto social, empleando métodos con el propósito de explorar las relaciones sociales y describir la realidad tal como se experimenta esto requiere un profundo entendimiento del [comportamiento humano](#) y las razones que lo gobiernan y busca explicar las razones de los diferentes aspectos de tal comportamiento. En otras palabras, investiga el por qué y el cómo se tomó una decisión. La investigación cualitativa se basa en la toma de muestras pequeñas, esto es la observación de grupos de población.

Mediante este enfoque se puede describir, en pequeñas muestras, tanto al personal del Taller de revisión técnica como a los Usuarios; tanto en la labor que realiza los empleados a través de su accionar y la relación que tienen entre ellos y con el cliente.

Para ello también se apela a la etnografía; esta metodología permite aproximaciones a una realidad social compleja, es un método de investigación que consiste en observar las prácticas de los grupos humanos y poder participar en ellas para poder contrastar lo que la gente dice y lo que hace.



Esta metodología permite buscar un acercamiento al grupo de población determinado, en dicho caso el personal del Taller de revisión técnica y de esta manera entender el comportamiento de los empleados en el desenvolvimiento de su trabajo, como así también analizar la importancia que los usuarios dan a la labor de los empleados y también poder cotejar con el marco teórico de la metodología empleada.

Estos procesos metodológicos cualitativos, desde la perspectiva del método etnográfico, entienden a la investigación *“como la descripción o reconstrucción analítica de escenarios y grupos culturales”* (Spradley y Mc Curdrey 1972: 28), y *“...un planteamiento para hacer investigación, naturalista, observacional, descriptiva, contextual, no limitada de antemano y en profundidad”* (Hammersley Y Atkinson, 1983); o como *“el arte y ciencia de describir un grupo y cultura”* (Fetterman, 1989)

Estos procesos posibilitaron reconstruir los contextos culturales, actividades, creencias y representaciones sociales de los sujetos en su cotidiano accionar, facilitando así el descubrimiento de lo que allí acontece, para poder comprender y describir lo que sucede, esto permitió observar los comportamientos dentro del contexto laboral específico.

El estudio, desde esta postura metodológica de investigación consistió en el examen directo del mundo empírico - social, lo cual facilitó enfrentar un mundo observable y susceptible de análisis, reunir datos, examinarlos detenidamente, descubrir relaciones entre las categorías de los mismos, formular proposiciones e incorporarlas a un sistema teórico.

Producir las interpretaciones que expliquen el caso estudiado, desde este enfoque, requirió inicialmente de una apropiada recolección de datos de la realidad, mediante procesos de registro de la dinámica del propio ambiente de trabajo e interacciones comunicativas. Para ello se utilizó las técnicas propias de los métodos cualitativos como la observación participante y no participante, entrevistas en profundidad y semi – estructuradas, y el análisis de documentos

Las técnicas antes citadas se articulan para obtener un conjunto de información que al ser organizada y estudiada, posibilitó la obtención de los modos de manifestación y relación de las categorías indagadas.



El investigador estuvo en constante vinculación con los sujetos y contextos desde donde recogió los datos para la construcción del conocimiento. La interacción con los sujetos, permitió una cercanía que posibilitó la interpretación de los datos recogidos a la luz de los soportes teóricos y sintetizar los emergentes, que resulten del trabajo de campo. Interesa por sobremanera el devenir subjetivo, por lo que esto determina la utilización de metodología cualitativa, debido a la naturaleza del fenómeno a investigar.

Debido a que el fin de la investigación es identificar la relación existente entre la Educación Vial de los conductores y la importancia que éste le asigna al estado general de su vehículo, en un accidente de tránsito. La investigación se centró en un acercamiento a los actores con la utilización de técnicas de investigación, que llevó a descubrir su percepción, acerca de la Educación Vial, en relación a la toma de conciencia en la utilización y mantenimiento del vehículo.



2.1. Técnicas

2.1.1. La Observación

Cuando se decide utilizar esta técnica hay que tener en cuenta ciertas consideraciones como método de recolección de datos, que debe ser planificado cuidadosamente para que reúna los requisitos de validez y confiabilidad. Se debe de conducir de manera hábil y sistemática y tener destreza en el registro de datos, diferenciando los aspectos significativos de la situación de los que no tienen importancia.

También se requiere habilidad para establecer las condiciones de manera tal que los hechos observables se realicen en la forma más natural posible y sin influencia del investigador u otros factores. Cuando se decide usar este método es requisito fundamental la preparación cuidadosa de los observadores, asegurándose así la confiabilidad de los datos que se registren y recolecten.

En la observación, González Cruz dice que *“es el registro visual de lo que ocurre en una situación real, clasificando y consignando los acontecimientos pertinentes de acuerdo a algún esquema previsto y según el problema que se estudia”*. (González Cruz, 2008: 384)

“Al igual que con otros métodos, previamente a la ejecución de la observación el investigador debe definir los objetivos que persigue, determinar su unidad de observación, las condiciones en que asumirá su observación y los conductos que deberán registrarse”.

Para la autor hay dos tipos de observaciones, que puede asumir el observador:

- Participante
- No Participante.

La primera implica que el investigador o responsable de recolectar los datos se involucre directamente con la actividad objeto de la observación, lo que puede variar desde una integración total del grupo o ser parte de éste durante un periodo.

En cambio la segunda ocurre cuando el investigador no tiene ningún tipo de relación con los sujetos observados ni forma parte de la situación en que se

dan los fenómenos de estudio. En esta modalidad, al no involucrarse el investigador, los datos recogidos pueden ser más objetivos, aunque por otro lado, al no integrarse al grupo puede afectar el comportamiento de los sujetos en estudio y los datos que se observen podrían no ser tan reales y veraces.

2.1.2. La Entrevista

Con respecto a la entrevista, se dice que *“es la comunicación interpersonal establecida entre el investigador y el sujeto de estudio a fin de obtener respuestas verbales a las interrogantes planteadas sobre el problema propuesto”*. (Gonzales Cruz, 2008: 385)

“Se estima que es el método más eficaz...ya que permite obtener una información más completa”.

A través de ella, el investigador, puede explicar el propósito del estudio y especificar claramente la información que necesita; si hay una interpretación errónea de la pregunta permite aclararla asegurando una mejor respuesta. Best afirma: *“es también posible buscar la misma información por distintos caminos en diversos estadios de la entrevista”* obteniéndose así una comprobación de la veracidad de las respuestas.

La entrevista tiene muchas ventajas es aplicable a toda persona (González Cruz, 2008: 386)

Hay 2 tipos de entrevista:

- Estructurada.
- No Estructurada.

La primera *“se caracteriza por estar rígidamente estandarizada; se plantean idénticas preguntas y en el mismo orden a cada uno de los participantes, quienes deben escoger la respuesta entre dos, tres o más alternativas que se les ofrecen. Inclusive los comentarios introductorios y finales se formulan de la misma manera en todas las situaciones. Para orientar mejor la entrevista se elabora en formulario que contenga todas las preguntas. Sin embargo, al utilizar este tipo de entrevista, el investigador tiene libertad para formular*

preguntas independientes generadas por la interacción personal". (Gonzales Cruz, 2008: 386)

La segunda, *"es más flexible y abierta, aunque los objetivos de la investigación rigen las preguntas, su contenido, orden, profundidad y formulación se encuentran por enteros a manos del entrevistador, si bien el investigador, sobre la base del problema, los objetivos y las variables, elabora las preguntas antes de realizar entrevista, modifica el orden, la forma de encauzar las preguntas o su formulación para adaptarlas a las diversas situaciones y características particulares de los sujetos de estudio. Este tipo de entrevista, es muy útil en los estudios descriptivos y en las fases de exploración para el diseño del instrumento de recolección de datos"*. (Gonzales Cruz, 2008: 387)

2.1.3. Análisis del Material Escrito

Las fuentes son los hechos o documentos a los que acude el investigador y que le permite tener información. Pueden ser:

- Fuente Primaria
- Fuente Secundaria.

Las fuentes primarias (observación, entrevista, sondeo, encuestas, cuestionarios, etcétera), son aquellos que dan información escrita u oral que es recopilada por el investigador en forma directa, a través de relatos o escritos transmitidos por los protagonistas.

Las secundarias (revistas, textos, documentos, prensa y otros) están compuestas por toda aquella información escrita que ha sido recopilada y transcrita por personas que han recibido tal información a través de otras fuentes escritas o por un participante en un suceso o acontecimiento.

Los fundamentos teóricos van a permitir presentar una serie de conceptos, que constituyen un cuerpo unitario y no simplemente un conjunto unitario de definiciones, por medio del cual se sistematizan, clasifican y relacionan entre si los fenómenos particulares estudiados.



Por último también se llevó a cabo el análisis de documentos ya que dentro del trabajo descriptivo no hay significados separados de todo contexto social o sea que es necesario conocer algo acerca del contexto para poder describir el significado de lo que se expresa.

El análisis de documentación se prevé como herramienta para recopilar y analizar información de memorias e informes, memorándums, actas, notas oficiales, ya que es necesario conocer algo acerca del contexto para poder describir el significado de lo que en él se expresa.

2.2. Cronograma de Investigación

El cronograma de investigación o cronograma de actividades, es un plan de trabajo que muestra la duración del proceso de investigación, el mismo debe ser realista y adecuado al tiempo y recurso disponible.

Meses Actividades	Nov	Dic	Ene	Febr	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Agos
Negociación de ingreso a campo	■									
Visita al campo y Recolección de datos		■								
Estructuración y sistematización de datos			■	■						
Actualización de marco referencial					■					
Análisis de datos					■	■	■	■	■	
Revisión de marco teórico	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Elaboración del borrador de informe									■	
Elaboración de informe de investigación									■	■

2.3. Trabajo de Campo y Análisis de Datos



2.3.1. Construcción de Instrumentos

El instrumento es el mecanismo que utiliza el investigador para recolectar y registrar la información, entre estos se encuentran los formularios, las pruebas psicológicas, las escalas de opinión y de actitudes, las listas u hojas de control y otras.

Al hablar de métodos o instrumentos de recolección de datos, también se menciona el uso de fuentes primarias y secundarias, los primeros son los que obtienen información a través del contacto directo con el sujeto en estudio, tales como las observaciones, la entrevista y el cuestionario. Las fuentes secundarias se refieren a la obtención de información mediante documentos u otras formas de registro de datos, como la historia clínica, expedientes académicos del estudiante, expediente del personal y otras similares; se denomina así por que la información de los sujetos en estudio se obtiene en forma indirecta.

A continuación se mostraran las diferentes guías utilizadas a lo largo de la investigación:

Guía De Búsqueda Bibliográfica

Elementos a priorizar durante la búsqueda:

1. Concepto de Educación Vial y los fines en la vía pública.
2. El hombre y los roles en la Vía Pública.
3. Concepto de un Accidente de Tránsito y las causas que la producen.
4. Trilogía del Accidente, y los factores presentes en ella (Factor Hombre, Factor Vehículo y Factor Camino y Medio Ambiente)
5. Partiendo del factor vehículo se analizo de forma primordial los sistemas de seguridad presentes en ella:
 - Seguridad Activa.
 - Seguridad Pasiva.
 - Seguridad Preventiva.



6. Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte y sus objetivos.
7. Revisación Técnica Vehicular (concepto, que es lo que se controla, clasificación y validez del certificado)

Guía De Entrevistas para el personal del taller de Revisación Técnica Vehicular

1. ¿Cuál es la función que usted cumple dentro de la Institución?
2. ¿Usted recibió algún curso o capacitación antes de pertenecer a la Institución?
3. ¿Quién le dice que funciones tiene que cumplir o seguir?
4. ¿Cuáles son los pasos que usted realiza en su área?
5. ¿Cuánto dura la tarea que usted hace?
6. ¿Si usted no está, quién realiza su trabajo?
7. ¿Qué estrategias lleva a cabo usted para realizar las observaciones en su área?
8. ¿Es lo mismo revisar un vehículo particular que otro? ¿Qué medidas se toman en cada caso?
9. ¿Cuándo los vehículos no están en condiciones qué medida toma la Institución o usted?
10. ¿En la revisión que se realiza en la planta también ven lo que es seguridad pasiva?
11. ¿Hay un personal especializado que realiza la revisión de los papeles, como ser número de chasis o motor?
12. ¿Cuál es la idea que tiene usted de Educación Vial la Ley de Tránsito y sus artículos? ¿Y la importancia de la revisión técnica en el vehículo?
13. ¿Cuál es el sistema o funciones que imparte la Revisación Técnica Vehicular? ¿Y qué piensa usted del servicio?
14. ¿En qué calidad llegan los autos?



15. ¿Cree que el estado general del vehículo es un factor en la producción de accidentes de tránsito?
16. ¿Cree que la Educación Vial en el conductor es importante?
17. ¿Tienen diálogo con los usuarios? ¿Ve en ellos la importancia de la Revisación técnica vehicular o solo lo hacen para cumplir el trámite exigido por la Ley?
18. ¿Cuál cree usted que es el sistema que tiene más importancia en el estado del vehículo al momento de la inspección? ¿Por qué?
19. ¿Cree que es efectivo el servicio en la provincia? ¿Por qué?
20. ¿En qué fecha se realizan más controles?
21. ¿Qué piensa de las estrategias que toma la Institución para la realización de los controles?
22. ¿Cree que existen problemas en las estrategias tomadas?

Guía de Entrevistas para los Usuario, que asisten a la Revisación Técnica Vehicular

1. ¿Quién le dice a usted cuando tiene que revisar el vehículo?
2. ¿A usted le piden la oblea de R.T.V. cuando circula por calle?
3. ¿El personal del taller le explica a usted el procedimiento que realiza el vehículo en la planta?
4. ¿Cuándo es rechazado el vehículo, le dicen las fallas y donde debe arreglarlo?
5. ¿Cree que el vehículo es un factor en la causa de los accidentes de tránsito?
6. ¿La Educación Vial en el conductor es importante?
7. ¿Cuál cree usted que es el sistema más importante que debe revisarse?
8. ¿Cree que es efectivo el servicio (R.T.V.) en la provincia?



9. ¿Qué piensa del funcionamiento de planta de Revisión Técnica Vehicular?
10. ¿Revisan en el vehículo los Sistemas de Seguridad? ¿Cuáles?
11. ¿Usted cree que es lo mismo revisar un vehículo particular que otro de mayor porte?
12. ¿Usted cree que el tiempo que tardan en revisar el vehículo es suficiente?
13. Una vez realizada la Revisión ¿Qué papeles les entrega?

Guía de Observaciones

Elementos a priorizar durante las observaciones:

- ✓ La función de la Institución para la sociedad.
- ✓ El trabajo y las funciones que realiza el personal del taller dentro de la Institución.
- ✓ Las funciones del personal en las aéreas que le corresponden a cada uno.
- ✓ Observar el dialogo y la relación que tiene el personal del Taller de revisión técnica vehicular con los usuarios que asisten al taller.
- ✓ Los vehículos que ingresan a la Institución.
- ✓ Los requisitos que solicita la institución a cada vehículo en particular.
- ✓ Conocimiento de Educación Vial de los usuarios, según personal.
- ✓ Conocimiento de Educación Vial de los talleristas.
- ✓ Importancia del control técnico del vehículo por parte de los usuarios y talleristas.

Cantidad: 8 (ocho) observaciones.

Lugar: Taller de Revisación Técnica Vehicular, PIOLI.

Fechas:



- Jueves 25 de Noviembre, horas 10.30 am.
- Viernes 26 de Noviembre, horas 10.30 am.
- Martes 4 de Diciembre, horas 10.30 am.
- Viernes 7 de Diciembre, horas 10.30 am.
- Lunes 10 de Diciembre, horas 10.30 am.
- Martes 11 de Diciembre, horas 10:00 am.
- Jueves 13 de Diciembre; hs 10.30 am.
- Lunes 17 de Diciembre; hs 10.30 am.

2.3.2. Universo de la Investigación

La investigación se llevo a cabo en la empresa PIOLI de Revisación Técnica Vehicula. Ubicada en la ciudad de Palpalá; sito en manzana N° 15 Lote N° 4 Parque Industrial Ingeniero Carlos Snopek, de la provincia de Jujuy.

Unidades de Investigación: El Taller de Revisación Técnica Vehicular PIOLI tiene alrededor de 25 miembros que conforman el staff de la empresa, donde la totalidad de los empleados son de sexo masculino. Los horarios de atención son de lunes a viernes desde 8 a 19 horas y los días sábados a partir de las 8.30 hasta las 12.30 horas.

Cabe destacar que los empleados cumplen un turno de 8 horas, turnándose de manera tal que el taller cuente con los empleados necesarios para continuar con sus actividades.

A pesar de haberse previsto que se realizarían entrevistas al personal técnico, dadas las características de los datos que fueron encontrados y la necesidad de corroborar los mismos, se izo necesario la realización de entrevistas semi estructuradas a usuarios, clientes de la institución. Solo cinco (5) personas aceptaron contestar las entrevistas, los mismos fueron elegidos al azar, sin tener en cuenta el sexo o el vehículo que conduce.



2.3.3. Selección del Escenario

El escenario seleccionado para la recolección de información fue la Empresa PIOLI de Revisación Técnica Vehicular, ubicada en Manzana N° 15, Lote N° 4, Parque Industrial Ingeniero Carlos Snopek de la ciudad de Palpalá, provincia de Jujuy.

El día jueves 25 de Noviembre del 2012 se realizó la presentación de la propuesta ante la apoderada de la Institución. La tesista brindó los datos necesarios, presentando la documentación requerida por las autoridades del lugar, y se procedió a acordar días y horarios de visitas.

2.3.4. Acceso al Campo

La investigadora se hizo presente en el campo el día viernes 7 de diciembre del 2012 a hs 10:30

Antes de comenzar con la tarea de investigación, se pudo notar al personal de la planta trabajar con normalidad y realizando las tareas laborales correspondientes.

En el transcurso de la observación, se tuvo la oportunidad de conversar con el hijo de la Apoderada, quien tenía conocimiento de la presencia de la investigadora en el campo y de la tarea que realizaría dentro de la Institución.

El hijo de la propietaria brindó una buena atención y permitió realizar las observaciones con total normalidad colaboró en la explicación de las actividades que se realizan en la planta y las tareas que realiza el personal. Asimismo tuvo la gentileza de presentar a los ingenieros encargados y al personal de turno. Al respecto ofreció un espacio físico dentro del taller de R.T.V. para que pueda trabajar en la investigación.

La explicación de los procedimientos e intereses de la investigación por parte de la tesista a los ingenieros y al personal en general, fue resumido y veraz.



2.3.5. Recolección de Datos

La Observación

Desde la primera observación la investigadora intentó permanecer en el campo de forma pasiva, procurando que los informantes olvidarán que están siendo observados, para lo cual se tuvo en cuenta la ubicación dentro de la Institución, no hablar con el personal y sobre todo la vestimenta que se llevaría durante la estadía en el campo, para no llamar la atención en todas las ocasiones.

Todas las observaciones realizadas se llevaron a cabo en la Empresa PIOLI de Revisación Técnica Vehicular, ubicada en Manzana N° 15, Lote N° 4, Parque Industrial Ingeniero Carlos Snopek de la ciudad de Palpalá. La ubicación de la investigadora dentro de la Institución fue variando de acuerdo a las situaciones y tareas que realizaba el personal.

A partir de la segunda observación, se solicitó permiso de acceso a los Ingenieros a cargo y también a la apoderada de la Institución, para ingresar al área donde el vehículo es revisado en su totalidad. Para el ingreso la investigadora se tuvo que vestir con ropa adecuada (zapatillas altas y deportivo), y colocarse en un lugar estratégico y específico donde pueda observar y seguir el recorrido que realiza el vehículo, sin molestar al personal en su labor.

A partir de la estrategia tomada, se pudo:

- Tener mayor acceso y contacto con el personal del taller.
- Observar la relación que establece el personal del taller con los usuarios.
- Observar y analizar con mayor detalle los procedimientos y tareas que realiza el personal con cada vehículo en particular y en cada área específica.
- Observar el proceso por el cual el vehículo es sometido a análisis dentro de la planta de revisión técnica vehicular.
- Los resultados que arrojan las distintas máquinas.



También se realizaron anotaciones sobre la cantidad y tipo de vehículos ingresados durante la hora en la permanecía de la investigadora en la Institución.

La hora de atención al público en la Institución es de:

- Lunes a Viernes desde horas 8 hasta horas 19 en horario corrido.
- Sábados a partir de horas 8.30 hasta horas 12.30.

Durante las observaciones realizadas, la permanencia en el campo fue de aproximadamente una hora y media, generalmente desde las horas 10 am hasta las 12.30 horas.

La hora elegida por la investigadora fue temporal es decir, se realiza un recorte del tiempo para poder recordar y retener todo lo observado y no agotar así el campo investigado.

A partir de la cuarta observación y al notar que los datos y las estrategias que toma el personal eran repetitivos en todos los casos, se optó por realizar las observaciones en un primer momento a aquellos vehículos de línea liviana tratándose los mismos de vehículos particulares y vehículos de servicio público, como ser taxi y/o remis. Luego, en un segundo momento y en una nueva observación, a los vehículos de línea pesada, colectivos y tráfico (vehículo de hasta 12 plazas de pasajeros) y en una última y tercer instancia, a los camiones, acoplados y semi-acoplados. Se observó en cada caso la diferencia en la revisión y las exigencias particulares solicitadas por el personal especializado para cada caso.

Las fechas en las que se realizaron las observaciones fueron:

- Primera observación: jueves 25 de noviembre del 2012.
- Segunda observación: viernes 26 de noviembre del 2012.
- Tercera observación: martes 4 de diciembre del 2012.
- Cuarta observación: viernes 7 de diciembre del 2012.
- Quinta observación: lunes 10 de diciembre del 2012.
- Sexta observación: martes 11 de diciembre del 2012.



- Séptima observación: jueves 13 de diciembre del 2012.
- Octava observación: lunes 17 de diciembre del 2012.

En cuanto a la relación con el personal, no fue muy estrecha por el hecho de no estar en contacto directo durante las observaciones. Sin embargo en todo momento se mostraron amables y accesibles para brindar datos de interés.

La obtención de información por parte de los ingenieros, directores técnicos de turno de la Institución y técnicos que realizan la verificación vehicular fue completa, ya que los mismos se encontraron dispuestos a colaborar con la investigación. De la misma manera, cabe destacar que ante los usuarios de los diferentes vehículos que llegaban a la Institución, se logró pasar desapercibida y en todo momento pensaron que la observadora era un cliente más que traía un vehículo a revisión, donde algunos se acercaban y compartían su experiencia.

Las Entrevistas

En tanto las entrevistas en profundidad, o entrevista cualitativa, fueron tomadas como una conversación ordinaria, con algunas características particulares, como una situación normal entre dos personas, en la que se van turnando en la toma de la palabra, de manera que el entrevistador propone temas y él entrevistado trata de producir respuestas aceptables.

Pero son precisamente tales características particulares de la situación las que alejan a la entrevista de una conversación ordinaria. Es un habla para ser observada. Como tal habla, la mayor pertinencia metodológica de la entrevista se encuentra en investigar las experiencias de los sujetos.

Para complementar el trabajo de recolección de datos se opta por implementar técnicas tales como entrevistas abiertas, y semi-estructuradas. Asumirán así un carácter biográfico, concebidas como historias de su vida, porque el propio sujeto es el objeto de la entrevista. La norma de su trayectoria se concibe enfrentada a la trayectoria normal, de aquí que se utilizará para recabar información sobre la importancia que le dan los conductores y miembros del



taller al estado general del vehículo ante la producción y prevención de accidentes de tránsito.

Se tratará en todos los casos, del diálogo acerca de lo que viven, como lo viven, que sentimientos y sensaciones emergen al relatar su experiencia, en consecuencia, el papel estratégico principal corresponde a la selección de los informantes, a tal fin se negociarán las entrevistas con tiempo de antelación y con la necesaria aceptación de los informantes, garantizándoles el anonimato y la reserva.

Se tendrá en cuenta en las entrevistas, desde el análisis que los silencios de la entrevistada marcan momentos de reflexión sobre lo que hay que decir, reconociendo los discursos hegemónicos acerca de los hechos y la importancia de la construcción de narrativas propias acerca de los mismos.

La negociación para la realización de las entrevistas con el personal del taller de revisión técnica vehicular en general; tanto Ingenieros como técnicos no fue complicado, para ello lo único necesario fue lograr una aprobación por parte de la apoderada para realizar las entrevistas al personal y disponer del tiempo necesario, en un día y hora en particular, fue el día miércoles 19 de diciembre del 2012 a 17 horas, debido a que este horario es donde hay menos caudal de vehículos ingresando al taller y el personal se encuentra con menos tareas laborales. Las mismas fueron realizadas en forma individual y dentro de la Institución, más precisamente en la Sala de Espera ubicada al final del pasillo.

A pesar de haberse previsto que se realizarían entrevistas al personal técnico, dadas las características de los datos que se fueron encontrando y la necesidad de corroborar los mismos, fue preciso realizar entrevistas a los usuarios del servicio. Por lo tanto las personas que estuvieron los días en que se realizaron observaciones, solo cinco (5) personas aceptaron contestar la entrevista que se requerían.

Los mismos fueron elegidos al azar, sin tener en cuenta el sexo o el tipo de vehículo. Con ellos se aplico una entrevista semi – estructurada cuyos ítems fueron tomados de las entrevistas que se realizo al personal.

Para la realización de las entrevistas a los conductores no fue necesaria ninguna estrategia en particular, ya que se podía conversar con ellos



tranquilamente puesto que estos se encontraban dispuestos a colaborar, los mismos se encontraban en Sala de Espera o en las afueras de la Institución.

Se realizaron un total de doce (12) entrevistas, divididas en dos grupos dependiendo del destinatario, las mismas son:

1º- Entrevistas para el Personal: Un total de siete (7) entrevistas, en las mismas se tuvo en cuenta la profesión de cada empleado y fueron codificadas de la siguiente manera:

ENTREVISTAS PARA EL PERSONAL		
ENTREVISTA N°	PROFESIÓN	CÓDIGO
1	Ingeniero mecánico	P/p.Ing.Mec1
2	Ingeniero mecánico	P/p.Ing.Mec2
3	Técnico mecánico	P/p.Tec.Mec.3
4	Técnico mecánico	P/p.Tec.Mec.4
5	Técnico mecánico	P/p.Tec.Mec.5
6	Técnico mecánico	P/p.Tec.Mec.6
7	Técnico mecánico	P/p.Tec.Mec.7

2º- Entrevistas para el Usuario: Un total de cinco (5) entrevistas, en estas se tuvo en cuenta el tipo de vehículo que manejan y fueron codificadas de la siguiente manera:

ENTREVISTAS PARA EL USUARIO		
ENTREVISTA N°	TIPO DE VEHICULO	CÓDIGO
1	Línea Liviana	P/u.L.L.1
2	Línea Liviana	P/u.L.L.2
3	Línea Pesada	P/u.L.P.3
4	Línea Pesada	P/u.L.P.4
5	Línea Pesada	P/u.L.P.5



La obtención de la información por parte del personal en general fue útil, suficiente, sencilla y técnica, más aun cuando se le garantizó confidencialidad y la privacidad de las entrevistas y con la seguridad que estas no llevara su nombre.

En todo momento durante las entrevistas se utilizó un celular para grabar el dialogo con los entrevistados. Los informantes además de saber el nombre de la entrevistadora, les intrigaba saber más acerca de su presencia en la institución, las observaciones que realizaba, los objetivos del trabajo de investigación, la carrera y la Facultad a la que pertenecía. La información que se les brindó fue justa y necesaria para cada informante.

En cada entrevista al informante le costó iniciar la conversación por vergüenza o temor al cuestionario, aunque estas actitudes fueron cambiando pasados los minutos, luego los informantes se mostraban interesados por responder la entrevista y algunos brindaban información que no se les había solicitado logrando así hablar con facilidad y libertad.

Análisis de Material Escrito

En el proceso de investigación se utilizaron y analizaron fuentes primarias formal e informal, (material escrito), conformados por apuntes, cuadernos de notas, registros, notificaciones, actas, manuales y reglamentos, entre otras.

El pilar fundamental del presente trabajo de investigación fue la Ley Nacional de Transito N° 24.449 en sus diferentes artículos ya que el mismo es de fácil acceso y brinda la información básica y necesaria para iniciar la investigación.

También fue de gran utilidad el Manual del Conductor para el curso de Seguridad Vial brindado por el Ministerio del Interior y Transporte. Así también se utilizó la Cartilla del Plan Provincial de Transito y Seguridad Vial brindada por la Secretaria de Protección a la Comunidad – Ministerio de Gobierno y por último para mayor entendimiento del investigador en el campo fue necesario repasar los distintos sistemas del automóvil los cuales se encontraban descriptos de forma clara en el libro Mecánica y Reglamentación C-1.



Por último se recurrió al análisis e investigación de distintos recortes periodísticos abocados al tema en cuestión, los principales periódicos utilizados como fuente fueron Jujuy al Día, Jujuy Interior, Diario Jujuy, Tribuno de Jujuy y páginas de Internet relacionadas.

2.3.6. Retirada del Campo

Una vez realizado el relevamiento necesario para la investigación, se pudo realizar la retirada del campo de exploración. Si bien una investigación requiere de revisiones constantes para completar el objeto de estudio, se pudo recabar la información suficiente para la realización del trabajo de investigación.

Cabe mencionar que durante las últimas observaciones, los datos empezaron a ser reiterativos, factores que fueron determinantes para dejar el campo y los datos brindados fueron considerados suficientes para la continuación del trabajo propuesto.

2.3.7. Análisis de Datos

Luego de haber finalizado la etapa de recolección de información, se realizará el análisis de datos para poder comprender en profundidad el rol que cumple el taller de revisión técnica Vehicular en la Educación Vial de los conductores en la provincia de Jujuy.

Dicho análisis se llevará a cabo tras la codificación de datos. Codificar: *“es el proceso mediante el cual se agrupa la información obtenida en categorías que concentran las ideas, conceptos o temas similares descubiertos por el investigador...”* (Rubín y Rubín, 1995)

Este proceso se basa en la reunión y análisis de todos los datos que se refieren a temas, ideas, conceptos e interpretaciones. Durante esta etapa del análisis lo que inicialmente fueron ideas e intuiciones vagas se refinaron, expandieron y en algunos casos se descartaron lo desarrollado por completo.

En un primer momento se codificaron los datos, ya sean notas de campo, entrevistas y/o documentos, en las diferentes categorías y dimensiones



pertinentes. La separación de datos será un proceso mecánico que permitirá comparar los diferentes fragmentos relacionados con cada tema y en consecuencia llevar a refinar y ajustar ideas una vez codificadas, todos los datos se siguió con la relativización de estas, los cuales fueron interpretados y convertidos en nuevas categorías.

En este trabajo las categorías consideradas son:

- “La representación que tiene el personal del taller de Revisación Técnica Vehicular de la Educación Vial”.

A través de esta, se pretende establecer la representación, el concepto, o la idea de cómo ve la Educación Vial, el miembro del Taller de Revisación Técnica Vehicular.

- “La importancia de la Revisación Técnica Vehicular en la Educación Vial”.

La misma pretende dar importancia a la Revisación Técnica vehicular dentro de la Educación Vial. A través de esta categoría se pretende establecer la relación que existe entre estos dos, sin dejar a ninguno como tema aislado.

- “La Repercusión del estado general del vehículo en un accidente de tránsito”.

A través de dicha categoría se pretende ver la importancia del vehículo y su buen estado en la vía pública, ya que es considerada de como un factor de accidente de tránsito.



CAPITULO III RESULTADOS



CAPÍTULO III: RESULTADOS

Si bien son varias las causas de los accidentes de tránsito, que van desde los errores humanos hasta el deficiente estado de las rutas, un porcentaje de los casos es atribuible a las malas condiciones técnicas de los vehículos. Es por eso que tales condiciones se consideran como un elemento que debe ser controlado exhaustivamente.

La presente investigación se caracteriza por plantear la importancia que deben tener los conductores respecto a la Educación Vial y dentro de ella a la revisión técnica de los vehículos. Por ello resulta importante seleccionar como Tema de Investigación: *Educación Vial, Condiciones de los Vehículos de Circulación*.

En el presente capítulo se exponen los resultados de las categorías descritas en la metodología, después de haber obtenido datos producto de la aplicación de los instrumentos de investigación, es decir como indica Cabero y Hernández (1995; 58) “...*tras la recogida de información y previo a la presentación de los resultados, aparece el proceso de análisis de los datos, que consiste en convertir los textos originales en datos manejables para su interpretación...*”.

Una vez realizado la recogida de datos a través de los cuestionarios descriptos, comienza una fase esencial para toda investigación social, referida a la clasificación o agrupación de los datos referentes a cada variable objeto de estudio. Los mismos fueron codificados, clasificados y/o agrupados a cada variable, y empleados para cumplir con el objetivo principal de la presente tesis.



c.1. Representación de Educación Vial

La primera categoría planteada es: la representación que tiene el personal del taller de revisión técnica vehicular sobre la Educación Vial. Al momento de estudiar la importancia que el personal del taller de revisión técnica vehicular da a la Educación Vial, se comenzó por identificar los siguientes componentes, que ayudarán a analizar la categoría:

c.1.1. Que conocimiento tiene el personal sobre Educación Vial.

A través de este componente se puede indagar cual es la importancia de la Educación Vial que tiene el personal del taller de revisión técnica vehicular, como miembro activo de la Institución.

Para analizar este componente se tuvieron en cuenta dos aspectos:

En primer lugar la capacitación que recibió el personal para pertenecer a la Institución. Al respecto los informantes sostienen:

Informante N°1:

“Para pertenecer a la Institución como primera medida ahí que ser Ingeniero Mecánico, luego hago un curso de capacitación y rendir un examen por auditoria...ellos toman un examen de validación sobre mecánica, después de un periodo de prueba que se hace en la Institución...”

(P/p.Ing.Mec.1)

El informante número uno, comenta que para pertenecer a la institución no solo debe de tener el título de ingeniero mecánico, sino también debe realizar un curso y rendir un examen final. El mismo se basa en temas de cuestiones técnicas de mecánica automotriz.

Informante N°7:

“Sí, nos capacitan aquí en la Institución y nos toman un examen para pertenecer a la Institución, pero es todo teórico y práctico osea todo mecánica automotriz” (P/p.Ing.Mec.7)

A través de la respuesta del informante número siete, el mismo deja en claro que para ser parte del organismo no solo se debe de tener un título habilitante,



sino que además la institución es quien los capacita y aprueba. También comentó que la capacitación que reciben, se refieren a temas de mecánica del automotor.

A través de las declaraciones se deja claro por parte de los empleados que no solo es necesario tener un título profesional habilitante, correspondiente a la tarea que realiza, sino que también es condición principal rendir un examen teórico y práctico de mecánica automotriz. Una vez aprobado el examen los habilita para formar parte del organismo.

Mediante la aplicación de la norma, se puede constatar que el organismo cumple con el artículo N°35 de la Ley Nacional de Transito N° 24.449, Talleres de Reparación, en su párrafo “...cada taller debe tener: la idoneidad y demás características reglamentarias, un director técnico responsable civil y penalmente de las reparaciones...” y a la vez el Ministerio de Gobierno de la provincia de Jujuy – Secretaría de Protección a la Comunidad (2011: 33) sostiene que “...los talleres habilitados...funcionaran bajo la dirección de un responsable, ingeniero matriculado con conocimientos relacionados en la materia...”

A través de la norma y teoría aplicada, junto con los diferentes discursos del personal del taller de Revisación Técnica Vehicular, se llevó a analizar que el ingreso del personal a la Institución se debe a la capacidad y titulación que los mismos obtuvieron a través de su profesión. Si bien la Institución brinda en algunos casos, una capacitación para pertenecer al organismo, la misma se centra en las funciones técnicas - mecánicas que ofrece el taller a los vehículos, dejando de lado la Educación Vial.

En segundo lugar se tuvo en cuenta el conocimiento que ellos tienen acerca de Educación Vial o la Ley Nacional de Transito. En este sentido los informantes comentaron:

Informante N°2:

“La ley es muy importante en todos los aspectos, esta todo escrito, desde la forma de conducción hasta que es lo que debe llevar un vehículo”

(P/p.Ing.Mec.2)

El informante número dos, en su discurso no hace alusión a un concepto de Educación Vial, sin embargo nombra a la ley como parte importante en la conducción de un vehículo.

Informante N°3:

“Bueno la ley debe de cumplirse” (P/p.Tec.Mec.3)

Al igual que el anterior, el informante número tres, no define un concepto de educación vial, no obstante nombra a la ley de tránsito como una condición esencial para circular y conducir por la vía pública y que la misma debe de cumplirse.

Informante N°7:

“Es necesario conocerla y saber sus artículos” (P/p.Tec.Mec.7)

A través de la respuesta del informante número siete, éste solo concluye en la necesidad y obligatoriedad que debe de tener el usuario en conocer la ley y sus artículos.

Desde el discurso de los informantes se visualiza que los empleados no pueden brindar un concepto de Educación Vial, lo que si tienen en cuenta y conocen es acerca de la existencia de una ley, tratándose de la ley Nacional de Tránsito N° 24.449, la cual reglamenta a la Educación Vial, y la cual el usuario debe de conocer y cumplir.

Acerca del conocimiento que el personal presenta de Educación Vial, se observó que no hay un concepto claro y definido, solamente manifiestan conclusiones de lo que ven a partir de su trabajo y que la Educación Vial está reducida a la existencia de una ley.

Por lo tanto esta visión o conceptualización que toma el tallerista es muy reducida, ya que la Ciencia de la Educación Vial establece que es *“...un conjunto de conocimientos de reglas y normas de conducta que toda persona debe poseer y que tiene por objeto la preparación de los ciudadanos para que sepan conducirse de manera segura y adecuada en la vía pública y hacer uso correcto de los medios de transporte.”* (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy – Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011: 2)

c.1.2. El personal de la Institución aplican o enseña Educación Vial.

Al momento de estudiar este componente, se tendrá en cuenta, mediante las respuestas de los diferentes informantes, si los empleados del taller enseñan

Educación Vial a través de los pasos que ellos realizan en las aéreas que les corresponde.

Los mismos aluden:

Informante N°1:

“Los pasos que yo realizo en mi área van a depender de un organigrama interno ya establecido en el Manual de Procedimiento, el cual está aprobado por la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, ahí también dice como deben estar dispuestas las maquinas.” (P/p.Ing.Mec.1)

A través de su discurso, el informante comenta que su labor dentro de la institución depende de un Manual Interno a lo que ellos tienen acceso; el cual es brindado por la Consultora Ejecutiva de Transporte (CENT).

Informante N°4:

“Bueno, yo reviso los elementos de seguridad del vehículo, controlo el número de chasis y motor. Luego hago circular al vehículo por las diferentes máquinas para que sea controlado.” (P/p.Tec.Mec.4)

El empleado comenta que su accionar en la institución es: revisar los diferentes papeles que presenta cada usuario y que los mismos correspondan con los del vehículo; controla también los elementos de seguridad y además es quien conduce el automóvil a través de las distintas etapas donde es examinado, en sus diferentes sistemas.

Informante N°5:

“Yo trabajo en el área de fosa. Soy el encargado de revisar debajo del vehículo, lo que es tren delantero y tren trasero, en los acoplados se revisa: el enganche, el juego de rodamiento, juego de perno de punto de eje, mordazas de freno, buje de amortiguadores, juego de laterales, fisura o remaches en chasis, barra estabilizadora y amortiguadores en colectivos y camiones adelante y atrás, la fijación de las piezas, la flexión de los frenos, que no tenga pérdida de líquidos de freno y sin pérdida de aire, barra estabilizadora, caja de velocidades, bujes de fijación de cabina, cruceta de cardan, las grampas de fijación de carga, el diferencial que no tenga pérdida de aceite, etcétera.” (P/p.Tec.Mec.5)

El informante número cinco comenta que su labor en el organismo es la de estar presente en el área de fosa y su actividad en la misma, es la de controlar los diferentes elementos que se encuentran debajo del vehículo, si estos se encuentran completos, si son piezas originales o si existe alguna fisura o remache.

El examen realizado por los técnicos permitirá a los ingenieros mecánicos realizar una clasificación al vehículo.

A través de la teoría prevista en la normativa vigente, se considera que las funciones del taller de revisión técnica vehicular serán: *“...constatar mediante la revisión a realizar el estado general del vehículo, evaluando los riesgos que pudieran ocasionar en la vía pública, sea por un mal funcionamiento o por las deficiencias y/o desgaste de partes útiles del mismo...”* (Artículo N° 35: Talleres de Reparación - Ley Nacional de Transito N° 24.449)

Mediante nuevos discursos de los informantes y teniendo en cuenta las estrategias que los mismos utilizan en su labor cotidiana, los mismos comentan:

Informante N°1:

“En realidad la estrategia que hacemos es la de elaborar dos informes, el primero es en la planta donde se observa que se cumpla el procedimiento y se supervisa al personal, se colocan los datos del vehículo se los califica en una planilla y se les coloca un código, que ya está establecido en el Manual de Procedimiento; y el segundo informe se lo hace en las maquinas; aprobando, rechazando o condicionado. Y otra estrategia que tomamos es la de turnarnos con el otro Ingeniero, cada dos horas uno pasa a planta y otro viene a sistema.” (P/p.Ing.Mec.1)

El informante comenta que en el taller de revisión técnica vehicular se realizan dos informes, uno de los cuales corresponde al análisis que se realiza dentro del área técnica donde se examina el vehículo por parte de las maquinas y por parte del personal. El segundo informe se realiza en el área de sistema donde son los ingenieros mecánicos quienes se encargan de dar una clasificación al vehículo, los cuales se basan en los resultados que las maquinas y los técnicos arrojan a lo largo del recorrido.



Por otro lado, un ingeniero debe de estar presente tanto en el área de sistema como en el área de taller, la estrategia tomada por ellos, es turnarse cada dos horas para que la tarea laboral no sea tan monótona.

Informante N°2:

“Las estrategias que tomo son generalmente conceptuales, objetivas, todas las hago de acuerdo a criterios establecidos por un Manual de Procedimiento.” (P/p.Ing.Mec.2)

El informante número dos basa su actividad solamente a estrategias conceptuales y técnicas basadas solamente en el Manual de Procedimiento.

Informante N°5:

“Bueno las estrategias van a depender de las fallas que presente el vehículo, mi deber es informar al Ingeniero y el toma la decisión de dejarlo pasar o darlo como rechazado.” (P/p.Tec.Mec.5)

Desde el discurso del informante el mismo alude que su tarea laboral solamente es técnica, identificando las fallas del vehículo y de esa manera informar al ingeniero a cargo, quien luego clasificará al vehículo con en la oblea técnica.

A partir de ello se considera que la situación establecida no parece ser las correctas, al momento de entender lo que significa la Educación Vial y como su concepto lo manifiesta *“...disciplina que aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito.”* (Instituto de Seguridad y Educación Vial, 2008: 18), sobre todo entendiendo a la revisión técnica con la sola tarea de evaluar el estado del vehículo, sino también el de brindar una mayor seguridad al tránsito y aumentar la confiabilidad del sistema de transporte de carga y de pasajeros.

Desde este punto de vista, el tallerista no aplica *Educación Vial*, porque no efectúa acciones o alternativas que garanticen al usuario un mayor conocimiento sobre la materia como por ejemplo: que le permita al usuario mayor concientización, información, sensibilización, prevención y sobre todo mayor cuidado en lo que realmente es el uso de un vehículo y su responsabilidad con el mismo y con la sociedad.

Por lo tanto, el empleado debe obligatoriamente tener un concepto claro y preciso del tema *Educación Vial*, a los fines de concientizar a los usuarios no solo del incremento de los accidentes de tránsito, sino también el dar importancia al factor vehículo como causante de un accidente.

Por lo que los procedimientos usados por el personal en la revisión técnica no son suficientes al contexto actual, por cuanto los accidentes de tránsito son innumerables y de múltiples causas y en razón de ello, el personal del taller de revisión técnica vehicular debe ser un profesional que brinde otros mecanismos o instrucciones alternativos para una mayor seguridad al usuario ofreciéndoles un mejor servicio sobre la Educación Vial.

A esto se debe agregar que si bien la institución forma parte de la Educación Vial, no solo deberían remitirse al control técnico vehicular, sino también que debería brindar acciones de educación o capacitación actualizando constantemente al usuario sobre promoción y prevención de accidentes tomando como factor primordial el vehículo y su estado de circulación en la vía pública.

c.1.3. Valoración que tiene el personal acerca de la Educación Vial de los usuarios.

Es decir que a partir de la relación entre el personal y el usuario, se pretende examinar si se encuentra presente en el cliente, los conocimientos de Educación Vial y/o Normas de Tránsito.

Para la misma se tuvo en cuenta en primer lugar si el personal de la institución, que se encuentra presente al momento de la inspección, tiene diálogo con los usuarios, a lo que el personal respondió lo siguiente:

Informante N°2:

“Particularmente yo si trato de tener dialogo con ellos, generalmente cuando sus vehículos presentan fallas bajo con ellos a la fosa y les explico lo que presenta su vehículo” (P/p.Ing.Mec.2)

El informante comenta que en su área de trabajo tiene dialogo con los usuarios, pero solamente cuando el vehículo presenta alguna falla. De esta manera trata de generar, en los usuarios, una preocupación acerca de la falla que presenta.

Informante N°4:

“Solo lo justo, aunque no nos permiten el dialogo con ellos porque piensan que son amigos y vamos a dejarle pasar alguna prueba...” (P/p.Tec.Mec.4)

A partir de su discurso, el informante menciona que desde la institución no le permiten un dialogo con el usuario. Ya que el mismo puede llevar a malas interpretaciones que luego permitirán algunos beneficios hacia el usuario.

Informante N°7:

“No hablo con ellos, pero algunos te piden como favor que pases por alto ciertas cosas, pero ellos no se dan cuenta que son las máquinas quienes dicen todo.” (P/p.Tec.Mec7)

El informante se refiere al tema y sostiene que no se tiene dialogo con los usuarios, pero que sin embargo son ellos los que pretenden buscar algún privilegio sobre el vehículo.

Sin embargo el informante deja en claro que el trabajo que ellos realizan es solamente el de conducir el vehículo a través de las maquinas, y son estas las que arrojan los resultados y que ellos no tienen posibilidad de modificarlos.

Como bien se puede analizar a través del discurso de los empleados, existe un dialogo muy reducido y a veces inexistente con los usuarios. El mismo puede ser debido a que se puede llegar a interpretar como si se buscara un arreglo entre las partes para poder pasar alguna irregularidad presente en el automóvil. Lo cual se consideraría ya que podría suceder cierta conveniencia por el actual contexto en que se encuentra la sociedad.

Por otro lado la institución debería tener otras alternativas o herramientas que le permitan y garanticen al usuario no solo a cumplir con una tarea administrativa sino que también pueda aprender de la importancia y del cuidado del vehículo, y además de la incidencia que genera el mismo en su cotidiano transitar en la vía pública como conductor, pero sobre todo como persona y la responsabilidad y el cuidado hacia el peatón.

Cabe destacar que uno de los directores técnicos del taller comentó que en su área de control en fosa, al ver alguna falla que afecte las condiciones del vehículo, hace participar a los usuarios, resaltándoles y concientizando que por causa de alguna falla se producen futuros accidentes.

Es importante el procedimiento o la intervención del informante N°1 hacia el usuario por cuanto se enmarca básicamente en lo que significa la Educación Vial y a partir de ello, da una cierta importancia y participación al usuario.

En este sentido, se debe mencionar que todos los empleados del taller deberían tener la misma metodología de trabajo, porque se estaría estableciendo acciones de prevención, es decir hacer partícipe a los usuarios de determinadas fallas que presenten los vehículos, haciéndoles tomar no solo conciencia de ello, sino también cuidado y prevención sobre el mismo.

Siguiendo con el análisis de la importancia de la Educación Vial para los usuarios, los talleristas aportaron lo siguiente:

Informante N°1:

“Sí, es muy importante. Creo que si están conduciendo y tienen un carnet de conducir es por que recibieron Educación Vial.” (P/p.Ing.Mec.1)

A través de su discurso el informante recalca la importancia de la educación vial en el usuario y alude que la misma está presente a través de su carnet de conducir del mismo, es decir que deduce que si una persona tiene carnet de conducir es porque recibió educación vial.

Informante N°2:

“Es importantísimo, sin la Educación Vial habría más accidentes de tránsito.” (P/p.Ing.Mec.2)

El informante sostuvo la importancia de la educación vial en el usuario. Y de la misma manera aclaró que sin la presencia de la misma existiría mayor cantidad de accidentes de tránsito en la vía pública.

Informante N°4:

“Es importante al mismo nivel que el estado del vehículo y el conocimiento de la ley de transito, se necesitan saber cuáles son las reglas del juego antes de



salir a jugar, hay muchas cosas en juego empezando por la propia vida.”

(P/p.Tec.Mec.4)

El informante número cuatro asocia a la educación vial con reglas de un juego, en donde está como recompensa la vida de una persona, no solo la del conductor sino también la del peatón.

Comenta además no solo acerca de la importancia del tema educación vial, sino que también da una gran relevancia al estado general del vehículo como factor de un accidente, y de la misma manera a un conocimiento básico pero exigido de la ley de tránsito.

Informante N°5:

“Sí, es muy importante saber acerca de la Educación Vial. El solo hecho de ser peatón implica saber de Educación Vial.” (P/p.Tec.Mec.5)

Para el informante número cinco la educación vial no solo es importante en el conductor, sino también para el peatón, ya que ambos son miembros activos en la vía pública.

En este sentido se manifiesta una cierta contradicción en lo que expresan los empleados a partir de su análisis sobre la Educación Vial y lo que realmente realizan en su trabajo, como se ha mencionado anteriormente los mismos no tienen un contacto con el usuario y por lo tanto no se transmite lo que han expresado en la entrevistas, es decir su trabajo se remite solamente a lo técnico y mecánico, sin dar importancia al valor de la Educación Vial o los fines de esta.

Si bien uno de los fines de la institución es controlar el vehículo, otro es prevenir accidentes, y el mismo debe ser realizado a partir de un contacto más cercano con el usuario, brindándoles mayor información y sobre todo concientización acerca de la gran importancia que tiene la Seguridad y la Educación Vial, no solo en el hombre como conductor sino también como peatón.

En la cuarta observación realizada en el campo, taller de revisión técnica Vehicular de la ciudad de Palpalá, se pudo constatar la poca relación que existe entre el usuario y el personal del taller.



El escaso diálogo que se observa: se produce a partir de la primera instancia donde el vehículo es controlado por personal de la institución que verifica el número de chasis, motor y cinturón de seguridad, (en algunos casos se controla el baúl, integridad de faros, asientos traseros y pocas veces matafuegos y levanta vidrios).

A partir de esta instancia el personal se desvincula totalmente del usuario haciéndose cargo del vehículo, donde es conducido por el mismo a través de las diferentes instancias, como las mismas son maquinas el personal solo se encarga de la ubicación correcta del vehículo en cada instancia; y es por esto que el personal no tiene intervención alguna en los resultados.

Por último el empleado encargado de entregar los papeles correspondientes del vehículo, solo se limita y hace referencia a la clasificación que recibe el automóvil (aprobado, condicionado o rechazado) y las razones de las fallas, por las cuales recibe dicha clasificación, sin tener más diálogo con el usuario.

A través de la teoría, el Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy da como objetivo fundamental de la Educación Vial *“...optimizar la convivencia en la vía pública, en un marco de comunidad, salubridad y respeto entre las personas, eliminando causas que produzcan daños materiales y humanos creando condiciones para evitar un accidente de tránsito”*. También dice que *“Comprende el estudio del uso correcto de la vía pública, con la finalidad de proponer y aplicar los mecanismo y acciones que tienen a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, evitando los accidentes de tránsito”* (Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy – Secretaria de Protección a la Comunidad, 2011: 5)

Por otro lado para el I.S.V.E. (2008: 7) *“...la finalidad de esta disciplina debe ser clara y precisa, de modo que permita lograr los medios adecuados para tiendan a:*

- *Mejorar la seguridad vial, disminuyendo los daños a personas y bienes en la vía pública (prevención de accidentes).*
- *Darle fluidez al tránsito, tendiendo al máximo aprovechamiento de las vías de circulación.*



- *Disminuir la contaminación ambiental, proveniente de los automotores y del uso de la vía pública.*
- *Preservar y proteger la estructura vial, sus obras anexas y el señalamiento.*
- *Conservar en el mejor estado el parque vehicular, por seguridad, en contaminación ambiental y menor gasto de combustible.*
- *Propender a disminuir el consumo de energía y en general, los costos operativos del automotor y de la vía pública.*
- *Educar al ciudadano para el correcto uso de la vía pública, y capacitar al funcionario para un adecuado ejercicio de su cometido...”*

Se vuelve a reiterar en este sentido que la metodología o el procedimiento empleado por los talleristas debería ser otro, por ejemplo estableciendo otras alternativas en la comunicación usuario - tallerista, que focalicen la educación y la prevención, estableciendo el significado y la importancia en el actual contexto, de la Educación y la Seguridad Vial.

El usuario debe obligatoriamente tener una determinada participación en la revisión vehicular porque no sólo se trata del estado de su vehículo, sino de la importancia que merece el uso de ese medio (rodado) para la protección de la vida y la familia, sobre todo entendiendo que se encuentra en un ámbito social en donde se deben proteger los derechos de las demás personas (peatón y otros conductores).

Por todo lo anteriormente expresado se puede decir que la Educación Vial va más allá de un mero trámite, para conseguir el carnet de conducir, o un simple y básico conocimiento, significa al igual que como su concepto lo menciona, un fin más amplio, el de garantizar la correcta circulación en la vía pública brindando la seguridad de todos y en la que se puedan evitar los accidentes de tránsito. Para ello es necesario que se trabaje desde la Institución en aspectos de fondo y no solamente de forma.

Por ello se vuelve a reiterar en este sentido que la metodología o estrategia empleada por los talleristas sigue siendo la misma, se basa en un control



exhaustivo del vehículo, siguiendo de forma estructurada las reglamentaciones y lineamientos de la Institución, dejando de lado a la Educación Vial y sus fines.

c.2. Revisación Técnica Vehicular sin Educación Vial

La siguiente categoría a plantear se basa en la importancia de la revisión técnica vehicular en la Educación Vial.

La misma pretende ver la importancia de la revisión técnica vehicular dentro del contexto de la Educación Vial. A través de esta categoría se pretende establecer la relación que existe entre estos dos temas, sin dejar a ninguno como contenido aislado.

c.2.1. Conocimiento de revisión técnica vehicular según el personal.

A través de entrevistas semi - estructuradas se indagó acerca del conocimiento que tiene el personal del taller de revisión técnica vehicular, sobre las funciones del organismo.

Los mismos manifestaron lo siguiente:

Informante N°2:

“Creo que una de las funciones es calificar al vehículo y ver si es apto para circular, el servicio que se presta en la Institución es muy bueno no solo como forma de prevenir accidentes...” (P/p.Ing.Mec.2)

El informante número dos comenta que la función de la institución es la de verificar que el vehículo se encuentre en condiciones para circular por la vía pública, y además que esta es una forma de prevenir accidentes.

Informante N° 3:

“Y las funciones que imparte son de control general del vehículo, la idea es que estén en buen estado...” (P/p.Tec.Mec.3)

Para el informante número tres, es simplemente un control y supervisión general del vehículo.

Informante N°5:

“Y la función es ver el estado general de cada vehículo y pienso que el servicio en la provincia es bueno hacía falta un poco mas de control...”

(P/p.Tec.Mec.5)

Al igual que los anteriores, el informante número cinco sostiene que la institución solo tiene la función de controlar el estado del vehículo. Además comenta que hacía falta un organismo de control vehicular en la provincia.

Al interrogar a los diferentes informantes del taller de revisión técnica los mismos aluden desde su respuesta los siguientes aspectos; por un lado hacen referencia al tema Educación Vial y por otro lado y sin relación alguna, a la Revisación Técnica Vehicular, y sin considerar la relación estrecha que existe entre ambos.

De lo considerado en las declaraciones del personal, se puede apreciar que el tallerista si bien no establece una definición clara de revisión técnica vehicular que es, *“...el control periódico del estado mecánico y de la emisión de gases contaminantes...”* (Verificación Técnica Vehicular, 2007) y que la función del mismo, como la normativa expresa es *“...constatar mediante la revisión a realizar, el estado general del vehículo, evaluando los riesgos que pudieran ocasionar en la vía pública, sea por su mal funcionamiento o por las deficiencias y/o desgaste de partes útiles del mismo...”* (Artículo 35° - Talleres de Reparación - Ley Nacional de Tránsito N° 24.449)

Se determina que el personal de la institución, tiene presente funciones explícitas del organismo, que por su profesión y labor recoge a lo largo de su actividad, remitiéndose a controlar el vehículo, clasificarlo y ver si es apto o no para circular por la vía pública.

Es decir que solamente aplica su trabajo a la parte mecánica y no establece una relación con la Educación Vial.

c.2.2. Conocimiento de revisión técnica vehicular según el personal (a través de sus acciones en su labor cotidiana)

Al momento de estudiar este componente, se tendrá en cuenta el conocimiento de revisión técnica vehicular, por parte de los empleados del taller, teniendo

en cuenta los pasos y las funciones que realiza en la Institución como personal activo.

Los mismos declaran:

Informante N°1:

“Dentro de la Institución existe un Manual de Procedimiento Interno, el cual es aprobado anteriormente por en Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte” (P/p.Ing.Mec.1)

Desde el discurso del informante número uno, él mismo sostiene que dentro del organismo existe un manual interno, emitido por la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, al cual ellos se remiten de forma estricta y obligatoria.

Informante N°3:

“La empresa y el CENT” (P/p.Tec.Mec.3)

El tercer informante desde su respuesta, comenta que es la empresa de revisión técnica vehicular y la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte quienes les dicen, las tareas que debe de realizar en el taller.

De la misma manera que en el componente anterior, cabe subrayar que si bien el tallerista tiene extenso conocimiento de mecánica, el mismo no los aplica en relación a los conocimientos relacionados a la materia Educación Vial, donde al parecer su función se consigna solo a realizar un control al vehículo, basándose estrictamente en el manual interno previsto por la institución.

Es decir que solo aplica y limita su trabajo simplemente a la parte mecánica. Sin embargo la Revisación Técnica Vehicular tiene como objetivo fundamental *“Brindar una mayor seguridad al tránsito y aumentar la confiabilidad del sistema de transporte de carga y pasajeros de carácter inter jurisdiccional...”* (Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, 2011)

Durante la observación número seis, se puede apreciar la siguiente situación: cuando un empleado realiza su tarea en el vehículo; llama al dueño y le pide que abra el capot del vehículo, luego revisa el número de motor, continua abriendo sus puertas y verificando por dentro el numero de chasis, las puertas y la ventanillas; luego se dirige al baúl donde revisa su integridad y el



matafuego (examina su tamaño, su integridad, fecha de vencimiento, precinto de seguridad, etcétera).

Una vez revisado le pide las llaves al conductor y es el empleado de la institución, quien conduce el vehículo hasta el final del recorrido haciendo pasar al automóvil por las diferentes áreas para que sea examinado por las distintas maquinas y por los empleados del taller.

El recorrido que realiza, en un primer momento el automóvil, es pasar por la placa de alineación donde solo pasa la rueda delantera derecha del vehículo.

Luego, se dirige a las placas de suspensión y peso, donde se controla el tren delantero, sobre las placas, las cuales producen un movimiento vibratorio, y mediante el cual se mide la suspensión. Esta placa también puede medir el peso del vehículo, el mismo procedimiento se realiza con el tren trasero también midiendo la suspensión y peso; la sumatoria de ambos pesos dan como resultado el peso total del vehículo.

Pasando por otra instancia, el vehículo se dirige hacia unos rodillos, los cuales se encuentran en el suelo y permiten medir la capacidad de frenado del vehículo tanto en el tren delantero, trasero y el freno de mano. Se realiza cuando en el vehículo coloca las ruedas delanteras sobre los rodillos que provocan giros y mediante un movimiento de frenado que realiza el operador, se mide de la capacidad de frenado.

Luego en otra instancia se coloca en el caño de escape del vehículo una manguera que permite, mediante una maniobra de aceleración, medir la cantidad de gases que emite un vehículo.

Siguiendo con el recorrido se coloca al tren delantero de las ruedas del automóvil sobre unas placas, las cuales se encuentran en el piso y permiten mediante diferentes movimientos lateralizados, examinar el sistema de dirección.

Mientras las ruedas delanteras están sobre las placas, debajo de estas se encuentra una fosa, donde el operador puede observar los juegos de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, cruceetas de cardam, caja de velocidades, etcétera.



Una vez concluido el recorrido se toma una serie de fotografías de los laterales del vehículo, que sirven para confeccionar la ficha técnica, que luego será entregado a su dueño, quien espera en la sala para concluir con el trámite.

A través de las observaciones realizadas en la institución se puede dejar establecido, el completo estudio y examen del vehículo que realiza el personal de la Institución, considerando que el taller cumple con las exigencias técnicas previstas por la Ley Nacional de Tránsito y con las normativas exigidas por la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte y el cual ha determinado: “...los principales grupos o sistemas sometidos a control durante el proceso de Revisión Técnica son los siguientes: (Verificación Técnica Vehicular, 2007)

- *Sistema de dirección.*
- *Tren delantero, tren trasero y suspensión.*
- *Sistema de frenos. Determinación dinámica de eficiencia*
- *Control de estado de chasis.*
- *Emisión de contaminantes gaseosos y sonoros.*
- *Neumáticos y llantas.*
- *Sistema eléctrico, iluminación y señalización.*
- *Instrumentos y accesorios.*
- *Estado general de carrocería.*
- *Letreros e indicadores.*
- *Elementos de emergencia.*
- *Salidas de emergencia.*
- *Vehículos propulsados a GNC, Dual.*
- *Vehículos de transporte de pasajeros 0 Km.*
- *Sistema de arrastre para semirremolque.*
- *Sistema de enganche para acoplado.*
- *Unidades para contenedores.*

- *Transporte de sustancias peligrosas.*
- *Procedimiento para vehículos no convencionales.”*

Si bien de lo observado y de acuerdo al manual del procedimiento, emitido por la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte, y la metodología aplicada, el taller cumple con lo establecido por la reglamentación vigente analizando cada sistema en particular para lo cual se puede observar que la institución simplemente se limita a tener el exhaustivo control técnico y del vehículo.

De la misma manera que los usuarios lo realizan como un trámite más exigible por la autoridad competente y sin demandar al taller acciones de prevención o precaución acerca de los accidentes de tránsito, educación vial o la importancia de tener un vehículo en buen estado.

c.2.3. Valoración del usuario acerca de la Revisación Técnica Vehicular.

A través de esta, se pretende indagar si el usuario al llevar su vehículo a revisión lo hace por obligación, precaución o prevención o por un simple trámite exigido por ley.

A través de los diferentes informantes, los mismos comentaron:

Informante N°3:

“Aunque somos hijos del rigor y necesitan si o si la oblea de Revisación Técnica Vehicular.” (P/p.Tec.Mec.3)

Al ser indagado el informante número tres, el mismo se incluye en la situación y comenta que la oblea de revisión técnica vehicular es tomada como una obligación forzosa y no como un compromiso consiente con la sociedad.

Informante N°5:

“Hay personas que vienen a los 30 días para poder ser revisados nuevamente cuando sus autos salen con categoría de “condicionados”.

Pero cuando traen camiones a veces no vuelven por razones de trabajo porque siempre se encuentran viajando.” (P/p.Tec.Mec.5)

Ante el mismo interrogante el informante se refiere a aquellos vehículos que se retiran de la institución con la categoría de condicionado, los cuales vuelven al

taller para una nueva inspección y esta se hace dentro de los 30 días permitidos.

Mientras que al referirse a los vehículos de línea pesada, afirma que estos no vuelven dentro del tiempo establecido por razones de trabajo.

Informante N°6:

“No se ve en ellos el interés, ellos mismos saben que tienen fallas y te piden que los ayudes por que necesitan el auto para viajar o trabajar.” (P/p.Tec.Mec.6)

El sexto informante desde su discurso argumenta que en los usuarios de los diferentes vehículos no se observa interés por un control de forma consiente a prevenir accidentes, sino que lo hacen como un trámite mas exigido por la ley; ya que necesitan el auto para trabajar o viajar.

Dentro de la teoría se deja en claro, que después de realizada la revisión técnica, se expedirá la oblea técnica conforme al estado del vehículo en el caso de ser condicionado, el Ministerio de Gobierno de la provincia de Jujuy – Secretaría de Protección a la Comunidad, 2011: 34) denota:

- *“Condicional: Denota deficiencias que exigen una nueva inspección.*

En este caso debemos diferenciar según:

Los vehículos que sean de carácter particular tendrán un plazo de sesenta días (60) para realizar la nueva inspección.

Los vehículos que no sean de carácter particular, tendrán un plazo máximo de treinta días (30) para realizar la re inspección, intervalo durante el cual no podrán prestar servicio de transporte.

Los aspectos a controlar en la nueva inspección serán aquellos que presentaron deficiencias en la primera oportunidad.”

Con respecto a las declaraciones del personal, acerca de las apreciaciones que tiene sobre la importancia de una revisión técnica por parte del usuario se puede apreciar el indefinido e insuficiente interés que presentan los mismos.

Se ve en algunos usuarios el interés por la oblea, solo por cuestiones de trabajo, o simplemente concurren a la institución por la necesidad de realizar

viajes, ya que es indispensable para circular. No así por detectar fallas que puedan ser causantes de accidentes.

Durante la observación número seis se pudo registrar la siguiente situación: poca cantidad de gente en la sala de espera, y que los mismos se encuentran totalmente desentendidos con la actividad que realizan en su vehículo. Mientras que en las afueras de la institución también se observa a los usuarios a la espera de la entrega de su automóvil, y estos se encuentran realizando tareas desvinculadas con la revisión del vehículo.

Mientras que en la observación número siete se pudo apreciar: a usuarios que estaban a la espera de la entrega de su vehículo. Ellos se encontraban en sala de espera y no mostraban ningún interés en lo que sucede con el automóvil y el procedimiento por el cual recorre, ya que se encontraban realizando tareas desvinculadas con el procedimiento de la Institución.

Cabe destacar que de lo observado en el campo de investigación con respecto al usuario, los mismos exteriorizan la poca importancia con respecto al tema en cuestión, de la misma manera se observa el escaso interés en el trabajo que realiza el personal con el vehículo.

Esto es importante mencionar ya que a través de las distintas observaciones se puede ver la poca participación del usuario en el trabajo que realiza el personal, y que son ellos quienes entregan su vehículo y directamente se dirigen hacia la sala de espera, donde son demorados hasta la entrega de los papeles correspondientes a su vehículo.

Como sostiene el Ministerio de Gobierno de la Provincia de Jujuy – Secretaria De Protección a la Comunidad (2011: 11) el usuario debería tener mayor conocimiento acerca de:

“Normas Generales que debe observar un Buen Conductor:

- *Un conductor seguro es aquel que conduce su vehículo de tal modo que no sufra y/o cause accidentes.*
- *Mantiene su vehículo en buenas condiciones.*
- *Cuida su estado psicofísico.*
- *Atiende constantemente lo que sucede a su alrededor.*



- *Es responsable.*
- *Tiene consideración y respeto a los demás.”*

Estos ítems son necesarios que cada conductor tenga en cuenta, no solo cuando tiene acceso al carnet de conducir, sino también cada vez que sale a la vía pública y tiene relación con los demás.

Por último, de lo que se resalta de las observaciones y contrastado con la teoría en el campo de investigación, concluyo que es el usuario que al acercarse a la institución no lo hace con el objetivo de verificar periódicamente el estado mecánico de su automóvil o como forma de prevenir accidentes o evitar la contaminación ambiental a través de sus vehículos. Simplemente con la finalidad de cumplir un mero trámite exigido por la ley, por lo que también se destaca que tampoco tienen conciencia de Educación Vial.

c.3. El vehículo como Factor Accidente

Por último, la tercera categoría a describir es: la repercusión del estado general del vehículo en un accidente de tránsito.

A través de dicha categoría se pretende ver la importancia del vehículo y su buen estado en la vía pública, ya que el mismo es un factor de accidente de tránsito.

c.3.1. Valoración del personal sobre el estado general del vehículo.

Este componente indagará acerca de la importancia que el personal, como miembro activo de la institución, da al estado general del vehículo como factor de un accidente de tránsito.

A través de las entrevistas a los empleados, los mismos respondieron lo siguiente:

Informante N° 1:



“...creo que es el hombre, es de acuerdo a lo que hace el hombre y creo que los vehículos son fieles al hombre y es el hombre quien produce las imprudencias.” (P/p.Ing,Mec.1)

El informante número uno, a través de su respuesta sostiene que no es el vehículo el causante de accidentes de tránsito, sino el hombre quien a través de sus imprudencias lleva al vehículo cometer fallas.

Informante N° 2:

“Sí por supuesto, es tan importante como el hombre.” (P/p.Ing.Mec.2)

Para el segundo informante, no solo el vehículo es causante de accidente sino también el hombre.

Informante N°3:

“Sí obvio, ellos tienen que tener el vehículo en buen estado aunque seguro hay más de un 75% de vehículos circulando sin oblea de RTV y algunos accidentes son producidos con autos OK (cero kilometro).” (P/p.Tec.Mec.3)

El tercer informante se refiere al tema y afirma que el vehículo es causante de accidente. Así mismo el tallerista agrega que en la vía pública la mayoría de los automóviles circulan sin oblea de revisión técnica vehicular y que a veces los accidentes son producidos por vehículos nuevos.

Informante N°7:

“Sí, pero también es el hombre que tiene mucha responsabilidad, desde él que maneja, hasta el que cruza la calle.” (P/p.Tec.Mec.7)

Sobre el mismo interrogante el informante número siete alega que no solo el vehículo es responsable, sino también atribuye una responsabilidad al conductor y al peatón.

A través de las entrevistas realizadas a los diferentes empleados del taller de revisión técnica vehicular, se obtuvieron respuestas que argumentan que no solo ven al vehículo como un factor de accidente, sino también que tienen en cuenta al hombre como un factor principal, considerando que son ellos los que en gran medida producen las imprudencias o negligencias en cada caso en particular.

Mientras que un miembro del taller comenta, *“...los vehículos son fieles al hombre...”* (P/p.Tec.Mec.1) y el mismo hace hincapié que es el hombre quien conduce en forma imprudente o sin la certeza o conciencia de las condiciones del vehículo, cuando estos transitan en la vía pública.

Durante otra entrevista efectuada en los días de la investigación, uno de los informantes responde que *“...en la ciudad hay más de un 75% de vehículos que circulan sin oblea de R.T.V. y aunque también existen vehículos OK (0 kilómetro) que protagonizan accidentes...”* (P/p.Tec.Mec.3) él mismo hace alusión de una manera indirecta, que a pesar que exista un control permanente o se exija la oblea en los distintos controles a los conductores con sus respectivos vehículos, sean particulares o de gran porte, de igual manera estos son protagonistas de accidentes, sin importar si tiene o no la oblea al día o quizás sean vehículos que no necesitan control por ser nuevos.

Dentro del marco teórico en la que se basa el trabajo de investigación se argumenta que *“...el accidente puede considerarse como el resultado final de un proceso en el que se encadenan diversos eventos, condiciones y conductas. Los factores que desembocan en un accidente (que produce un daño material al vehículo y/o físico y anímico al conductor) surge de la compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo y la vía en unas determinadas condiciones ambientales.”* (González, Rodríguez, 2005: 53)

Por lo tanto, las causas de los accidentes se deducirán en función de los elementos del accidente. Los elementos son tres:

- I. Factor Humano: Siguiendo la obra Investigación de Accidente de Tráfico se define *“como falla humana, en este aspecto se tiene en cuenta al hombre como conductor, peatón pasajero – acompañante, ciclista. Evaluando las aptitudes físicas, psíquicas y el conocimiento del ser humano a la hora de intervenir en la vía.”* (Gonzales, Rodríguez, 2007: 66)
- II. Factor Vehicular: Otro factor causante de un accidente de tránsito puede ser el vehículo, ya sea por desperfectos mecánicos o mantenimiento inadecuado del mismo.

Con respecto a los elementos de seguridad del vehículo y para comprender la noción de seguridad del mismo, es necesario realizar la siguiente clasificación: (Ministerio del Interior y Transporte - Presidencia de la Nación-Seguridad Vial, 2010: 14)

- a) *Seguridad Activa.*
- b) *Seguridad Pasiva.*
- c) *Seguridad Preventiva.*

III. Factor Camino y Medio Ambiente: *“Entre los factores de la vía el camino y/o el medio ambiente pueden llegar a ser causa de un accidente tránsito, se reconocen aquellos vinculados con el diseño geométrico y los relacionados con el diseño estructural. Dentro de los vinculados con el diseño geométrico se destacan curvas, intersecciones, sección transversal, control de acceso, obstáculos fijos en los costados del camino, dispositivo de regulación de tránsito y señalización vial. En el marco de los factores relacionados con el diseño estructural, se destacan el tipo, estado y mantenimiento de la superficie de rodamiento.”* (Berardo, 2004: 23)

Como lo sostienen los autores anteriores, los accidentes de tránsito son producto de un desencadenamiento de diversos factores y que no solo se producen por fallas del tipo humano, sino también están involucrados el factor vehículo y el factor camino y/o medio ambiente.

Los informantes tienen un conocimiento reducido acerca de los factores y elementos que contribuyen a la producción de accidentes, atribuyendo gran responsabilidad al hombre y sus acciones o negligencias.

Si bien el hombre es el que tiene mayor responsabilidad en que estos factores estén en óptimas condiciones cuando se circula por la vía pública, es decir, revisar el vehículo antes de salir a rutas o simplemente ser cautelosos con la velocidad cuando se circula por caminos en malas condiciones, es también necesario que como factores aislados, las autoridades competentes tengan un cuidado específico en cada caso, y que además se capacite a los conductores acerca de estos factores que influyen en un accidente.

III.3.2. Valoración del usuario sobre el estado general del vehículo, como factor de accidente.

Para ello se tendrán en cuenta las declaraciones hechas por el usuario, en las entrevistas planteadas. Los mismos comentaran lo siguiente:

Informante N°3:

“Sí, pero también mucho depende del hombre, a veces hay grandes accidentes y son 0 km (Cero Kilómetro).” (P/p.L.L.3)

En este caso el usuario que no solo atribuye responsabilidad al vehículo sino también al hombre como conductor. Además comenta que a veces no hace falta un vehículo con obsea de revisión técnica, sino que los automóviles nuevos también son participes en los accidentes de tránsito.

Informante N°4:

“Si, aunque a veces es el hombre quien causa los accidentes.” (P/p.L.P.4)

Ante el mismo interrogante el informante número cuatro se expresa de igual forma que el anterior, dando participación no solo al vehículo sino también al hombre en los casos de accidentes de tránsito.

Baker, define la Causa de un Accidente como *“cualquier comportamiento, condición, acto o negligencia sin el cual el accidente no se hubiera producido”* (Borrell Vives, 2007: 70)

Según la obra Investigación de Accidentes de Tráfico clasifica a los Accidentes de Tránsito en: (González, Rodríguez, 2005: 72)

Causas Mediatas: *Son aquellas que en sí mismas no dan lugar al accidente, pero conducen hacia él o coadyuvan a su materialización.*

Pueden ser:

- *Relativas al vehículo (deficiente funcionamiento de sus principales órganos; excesiva potencia; mala seguridad activa o pasiva, etcétera).*
- *Relativas a la carretera (defectos en su trazado, señalización, firme, etcétera).*



- *Relativas a fenómenos atmosféricos (reducción de visibilidad por niebla o lluvia, deslumbramientos solares, etcétera).*
- *Relativas al conductor o peatón:*
 - *Físicas o somáticas.*
 - *Psíquicas.*
 - *Conocimientos, experiencias y pericia.*
- *Relativas a circunstancias ajenas a las anteriores (cuando no se puedan encuadrar dentro de ninguno de los grupos anteriores).*

Causas Inmediatas: *Son aquellas que de forma directa intervienen en el accidente. Son en esencia las mismas Causas Mediatas, aunque matizadas la mayoría de ellas por el elemento humano. Las más frecuentes pueden ser las siguientes:*

- *La velocidad u otras infracciones a la Norma de Circulación.*
- *Deficiencias en la percepción*
- *Errores en la evasión.*
- *Condiciones negativas.*

De la misma manera que los empleados, los usuarios otorgan una gran responsabilidad al hombre, como factor de accidente de tránsito.

Sin embargo a través de la teoría y en la mayoría de los accidentes de tránsito, se indica que no solo se producen por negligencia o imprudencia por parte del conductor sino que también puede ser ocasionado por no realizar un mantenimiento adecuado del vehículo o por las malas condiciones climáticas o de la carretera.

Por ello, y a pesar de que hay una continua mejora de los vehículos y de sus sistemas de seguridad, es necesario ser responsable con el mantenimiento del vehículo y conozca los funcionamientos de cada sistema del automóvil. Sólo así las mejoras técnicas serán realmente eficaces para prevenir accidentes.

Los diferentes conductores, antes de salir a la vía pública deben verificar el estado del vehículo. Es común que suelen ocurrir accidentes porque se



revientan las llantas y se pierde el control del vehículo, además si los niveles de aceite y agua no están bien, el automóvil puede comenzar a fallar.

El vehículo también deberá estar bien en su funcionamiento de motor y demás sistemas y elementos de seguridad.

Por cuanto se debe considerar que es necesario concientizar a la población y poner mayor énfasis en la capacitación permanente de todos los que tienen alguna responsabilidad o no de manejo vehicular, para evitar accidentes.

Se recomienda que todos los responsables de manejo vehicular (autos, camionetas, camiones, motos, etcétera) tengan la obligación de realizar cursos de capacitación de prevención de accidentes y la correspondiente revisión técnica vehicular por los organismos intervinientes en el cumplimiento en la ley de tránsito.

De la misma manera la institución de revisión técnica vehicular debería brindar capacitación a sus usuarios que asisten a su taller acerca de promover y prevenir accidentes en donde la falla sea el vehículo y a la vez concientizar de la importancia de los sistemas de mecánica del automóvil.

Se recomienda de la misma manera que los talleristas tengan un mayor diálogo y hagan participar a los usuarios de la importancia de tener el vehículo en condiciones, para prevenir accidentes de tránsito.



CAPITULO IV CONCLUSIONES



CAPÍTULO IV: CONCLUSIONES

El presente capítulo contiene las conclusiones obtenidas a partir de los objetivos planteados en la investigación.

Las conclusiones se basan en la información que se obtuvo a partir de la descripción e interpretación de los datos recopilados en el proceso investigativo.

Los aspectos que desde un principio se vinieron discriminando, en este capítulo se relacionan y permiten establecer conclusiones sobre la forma de trabajo del personal del Taller Pioli de Revisación Técnica Vehicular, sus relaciones con la Educación Vial, las valoraciones de Educación Vial, revisión técnica vehicular y estado general del vehículo, no solo por parte del usuario sino también por el personal activo del Taller Pioli.



4.1. Conclusión

Para comenzar, se deja en claro el concepto ya trabajado en esta investigación, el cual explicita que la Educación Vial tiende a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública y su finalidad es la de eliminar las causas que producen daños materiales y humanos y crear condiciones para evitar los accidentes de tránsito.

La Educación Vial juega un papel muy importante en la seguridad física de las personas, para evitar y reducir los accidentes de tránsito. De esta manera y a partir de políticas públicas, se busca que exista una mayor seguridad en las calles, evitar las lesiones y/o daños, dar fluidez teniendo óptimas condiciones en las vías públicas, preservar el patrimonio vial y el parque automotor, educar y capacitar al ciudadano para el uso correcto de la vía pública, y evitar la contaminación del medio ambiente por los diferentes vehículos.

En consecuencia a partir de la investigación desarrollada se concluye que en el Taller Pioli de Revisación Técnica Vehicular, la Educación y Seguridad Vial es un tema olvidado, dejando de lado los objetivos y las funciones de la misma; teniendo en cuenta que esa organización forma parte de la Educación Vial y por ende ambas deben estar estrechamente vinculadas.

Lo antes expresado, se comprueba a través de la capacitación que reciben los empleados en cuanto a Educación Vial, se constató que para pertenecer al organismo no solo es necesario tener un título profesional habilitante, correspondiente a la tarea que realiza, sino que también es condición principal rendir un examen teórico y práctico de mecánica automotriz. Una vez aprobado el examen los habilita para formar parte del organismo.

Si bien el organismo cumple con el artículo N°35 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, Talleres de Reparación, en su párrafo “...cada taller debe tener: la idoneidad y demás características reglamentarias, un director técnico responsable civil y penalmente de las reparaciones...” el ingreso del personal al



taller se debe a la formación y titulación que los mismos obtuvieron a través de su profesión. Si bien el taller brinda capacitación para pertenecer al organismo, esta se centra en las funciones técnicas-mecánicas que ofrece el taller a los vehículos, dejando de lado la Educación Vial.

Por otro lado al profundizar el análisis acerca de los conocimientos que los empleados poseen acerca de la Educación Vial, se concibe que los mismos no pueden brindar un concepto claro y definido, solamente manifiestan conclusiones de lo que ven a partir de su trabajo y que la Educación Vial está reducida a la existencia de una ley.

Lo que si tienen en cuenta y conocen es acerca de la existencia de una ley, tratándose de la Ley Nacional de Transito N° 24.449, la cual acompaña a la Educación Vial.

Por lo tanto esta visión o conceptualización que toma el tallerista es muy reducida, ya que la Ciencia de la Educación Vial engloba numerosas acciones y funciones que no solo debe de conocer el usuario, que lleva su vehículo a inspección, sino también el tallerista que brinda un servicio a la sociedad.

La falta de información por parte del personal, acerca de Educación Vial, no solo se debe a la insuficiente capacitación o conociendo que tiene el tallerista, sino también al inexistente y muy reducido dialogo con los usuarios.

Esta situación está generada por la interpretación que los empleados del taller y los usuarios hacen de la Revisación Técnica Vehicular, que según esta investigación se sintetiza en la búsqueda de un arreglo entre las partes para poder pasar alguna irregularidad presente en el automóvil. Lo cual se consideraría, ya que podría suceder cierta conveniencia por el actual contexto en que se encuentra la sociedad.

Sin embargo el tallerista no aplica Educación Vial, porque no efectúa acciones o alternativas que garanticen al usuario un mayor conocimiento sobre la materia y debe obligatoriamente tener un concepto claro y preciso del tema, a los fines de concientizar a los usuarios no solo del incremento de los accidentes de tránsito, sino también el dar importancia al factor vehículo como causante de un accidente y su responsabilidad con el mismo y con la sociedad.



Por lo tanto, los procedimientos aplicados por el personal en la revisión técnica no son suficientes con relación al contexto actual, es decir, su trabajo se remite solamente a lo técnico y mecánico, sin dar importancia al valor de la Educación Vial o a sus fines.

Como se menciona anteriormente, la Educación Vial y la Revisación Técnica Vehicular van de la mano, ya que a través de la teoría prevista en la normativa vigente, se considera que las funciones del taller de revisión técnica vehicular serán: *“...constatar mediante la revisión a realizar el estado general del vehículo, evaluando los riesgos que pudieran ocasionar en la vía pública, sea por un mal funcionamiento o por las deficiencias y/o desgaste de partes útiles del mismo...”* (Artículo N° 35: Talleres de Reparación - Ley Nacional de Tránsito N° 24.449)

Cabe destacar que si bien el tallerista, tiene conocimientos de mecánica, el mismo no los aplica en relación a los conocimientos a la Educación Vial, que debiera poseer. Su función se remite solo a controlar al vehículo, calificarlo y ver si es apto en la vía pública, es decir que solo aplica y limita su trabajo a la parte mecánica y no establece su relación con la Educación Vial, en este aspecto no efectúa una analogía del mismo, por cuanto no existe un dialogo fluido de la materia en cuestión, como por ejemplo: no interviene con el usuario en la toma de conciencia de las fallas que presenta su vehículo y que las mismas pueden ser causa o un factor determinante en un accidente.

El tallerista no solo no puede brindar un concepto claro de Educación Vial, tampoco entiende de la relación que existe entre la Institución y la Educación Vial, y mucho menos establece una definición clara de Revisación Técnica Vehicular que en Argentina es vista como *“...el control periódico del estado mecánico y de la emisión de gases contaminantes...”* (Verificación Técnica Vehicular, 2007) y que su función, como la normativa expresa es *“...constatar mediante la revisión a realizar, el estado general del vehículo, evaluando los riesgos que pudieran ocasionar en la vía pública, sea por su mal funcionamiento o por las deficiencias y/o desgaste de partes útiles del mismo...”* (Artículo N° 35° - Talleres de Reparación - Ley Nacional de Tránsito N° 24.449)



Se determina que el personal del Taller, cumple solamente con las funciones de revisión mecánica del vehículo, y dado que su profesión y labor cotidiana se vuelven rutinarias, en cada jornada laboral y frente a cada vehículo repiten los mismos procedimientos de prueba del estado específico de los sistemas básicos de los vehículos, para clasificarlo y ver si es apto o no para circular por la vía pública.

Sin embargo no solo el personal presenta un desconocimiento, sino también los usuarios de los diferentes vehículos, que no expresan interés por un control de forma consciente para prevenir accidentes, sino que lo hacen como un trámite más, exigido por la ley. Ya que necesitan el auto para trabajar o viajar y si no presentan la certificación requerida, son sancionados con multas de importante valor económico.

Es importante mencionar que a través de la investigación se puede observar la poca participación del usuario en el trabajo que realiza el personal, y que son ellos quienes entregan su vehículo y directamente se dirigen hacia la sala de espera, donde son demorados hasta la entrega de los papeles correspondientes a su vehículo.

Queda claro entonces que, es el usuario quien al acercarse al Taller lo hace con el objetivo de obtener el certificado correspondiente y no con el interés de verificar periódicamente el estado mecánico de su automóvil o como forma de prevenir accidentes o evitar la contaminación ambiental a través de sus vehículos. Simplemente con la finalidad de cumplir un mero trámite exigido por la ley, por lo que también se destaca que tampoco tienen conciencia de Educación Vial.

El taller es un servicio administrativo y técnico que legitima y genera la documentación para que el vehículo esté en condiciones, cumpliendo solo con una parte del servicio, a pesar que los conductores acuden por temor a ser sancionados por no tener la certificación del estado de su vehículo, esos mismos usuarios no demandan del taller Educación Vial, porque no les preocupa el estado de su auto como estrategia para evitar accidentes, a ellos les preocupa el proceso de evitar la multa y el taller consustanciado con la



demanda de los usuarios, no implementa programas con los elementos fijados por la normativa que rige a la organización.

Finalmente cabe destacar que los empleados al igual que los usuarios otorgan una gran responsabilidad al hombre, como factor de accidente de tránsito. Sin embargo a través de la teoría y en la mayoría de los accidentes de tránsito, se indica que no solo se producen por negligencia o imprudencia por parte del conductor sino que también puede ser ocasionado por no realizar un mantenimiento adecuado del vehículo o por las malas condiciones climáticas o de la carretera.



CAPITULO
V
APORTES
NUEVOS INTERROGANTES



CAPITULO V: APORTES Y NUEVOS INTERROGANTES

5.1. Aportes

Teniendo en cuenta el incremento de accidentes de tránsito en la sociedad, en este trabajo de investigación se sintetizan algunos aportes surgidos del estudio de campo específico de Revisación Técnica Vehicular, de la provincia de Jujuy, localizado en Palpalá.

Si bien a lo largo de todo este informe se manifestó la relación que existe entre Educación Vial y Revisación Técnica Vehicular, se remarcó que es de gran importancia y que su implementación haría realidad la vigencia de los principios básicos de la Educación Vial, que son concientización, prevención, promoción en la mejora para la convivencia personal y sobre todo en la vía pública en un marco de seguridad, salubridad, respeto y solidaridad entre las personas, mediante la incorporación de conductas básica.

El Taller de Revisación Técnica Vehicular, no es considerado un órgano estratégico y de gran importancia por el Estado provincial para controlar y garantizar la Seguridad Vial en las calles y rutas jujeñas y del país, debido a que su función está reducida a hacer cumplir reglamentaciones de orden burocrático.

Por ello se sugiere la necesidad de sumar un servicio acorde a las demandas sociales, mayor relación desde la comunicación entre el técnico del Taller y el usuario, a partir de instruir en fallas mecánicas usuales que son producto de accidentes, la falta de educación, información, capacitación, prevención, entre otros.

Es decir que sería un gran aporte implementar, desde el organismo hacia los usuarios que concurren frecuentemente a la institución:

- ✓ Favorecer una activa participación del personal del taller hacia el conductor en la toma de conciencia, de lo que significa realmente la Educación Vial, en donde la conducta del individuo debe verse plasmada en el buen funcionamiento de su vehículo y en la correcta circulación,



previniendo no solo de lesiones o muertes y daños materiales sino también en aprovechar al máximo las condiciones de las vías de circulación.

- ✓ Distribuir en escuelas y espacios comunitarios públicos y semi públicos afiches informativos.
- ✓ Distribuir en el interior y exterior del predio del taller, carteles informativos sobre diferentes normas de prevención de accidentes.
- ✓ Informar al usuario la importancia del correcto funcionamiento de cada sistema básico del vehículo y su relación con la segura circulación, además de ejemplificar los desperfectos de esos sistemas y sus consecuencias como causa de accidentes tránsito.
- ✓ Adherir en la parte interna del vehículo stickers o adhesivos, que permitan recordar al usuario normas, acciones o consejos, referentes a un buen funcionamiento del vehículo.
- ✓ Proyectar durante la permanencia del usuario en el taller, videos informativos acerca de los factores de accidente, enfocándose generalmente en el usuario y su vehículo en la vía pública, actualizando contantemente sobre la promoción y prevención de accidentes de tránsito.
- ✓ Una vez finalizada la revisión, brindar al conductor del vehículo consejos de cómo es la correcta modalidad de conducción en calles y rutas, mencionando las causas más frecuentes de los diferentes accidentes de tránsito que usualmente se producen en la calle, y en las rutas manifestando de esta manera lo que debe y no debe hacer el usuario.
- ✓ Generar un programa continuo de capacitación del conductor en el manejo del vehículo, a través de cursos, y talleres.

Con estas medidas o acciones se establece que el usuario debe obligatoriamente asumir una determinada participación a los fines de que no solo se trata del estado de su vehículo, sino dar la importancia que se merece el uso de ese medio (rodado), para la protección de su vida, la de su familia y la



de terceros, y más aún cuando se encuentra en un ámbito social en donde deben protegerse los derechos de las personas.

Al implementar estas herramientas de Educación Vial, el taller ayudaría al usuario no solo en cumplir con una tarea de control meramente administrativo, sino a que asigne la importancia que implica el cuidado de su vehículo y el correcto uso de las normas de circulación vial, para de esta manera, contribuir a bajar la incidencia de los errores humanos y las fallas técnicas en su cotidiano transitar en la vía pública como conductor, pero sobre todo como persona y su responsabilidad en el cuidado hacia el peatón, es decir fomentar el respeto a la vida.-

5.2. Nuevos interrogantes

Los interrogantes que se plantean al finalizar la investigación, remiten a:

- 1.- ¿Qué elementos de la Ley Nacional de Transito se alejan de la práctica real del Taller de Revisación Técnica Vehicular, cuyo objetivo es el de prevenir accidentes de tránsito?
- 2.- ¿Qué modalidad de seguimiento y control de los procesos de Revisación Técnica Vehicular, implementa el Estado para garantizar el correcto funcionamiento de estos organismos?
- 3.- ¿Cómo se implementan las instancias de capacitación que reciben los empleados, para garantizar su eficiencia en el cumplimiento de la normativa vigente respecto de la Revisación Técnica Vehicular?
- 4.- ¿Qué instancias debe superar un taller para constituirse en un centro de acreditación del correcto estado de circulación de los vehículos automotores?
- 5.- ¿Cómo se favorece desde los servicios de Revisación Técnica Vehicular la concientización del usuario, para que aumente su conocimiento y cumplimiento de las normas de Educación Vial?



BIBLIOGRAFIA



BIBLIOGRAFÍA CITADA

- BERNAL CESAR AUGUSTO (2006): Metodología de la Investigación, Segunda Edición, México, Editorial Pearson Educación.
- BERARDO MARÍA GRACIELA (2004): Accidentes de Tránsito-Análisis Pericial Científico Mecánico, Ciudad de Córdoba, Editorial Mediterránea.
- BORRELL VIVES JOAQUÍN (2007): Investigación de Accidentes de Tráfico, España, Editorial Dirección General de Tráfico.
- DECRETO NACIONAL 779/95: Decreto Reglamentario de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial.
- CONSULTORA EJECUTIVA NACIONAL DE TRANSPORTE (2011): www.cent.gov.ar
- FESSIA RICARDO, RIROGLIO ADRIANA (2002): Como elaborar Monografías y Tesis, Segunda Edición, Buenos Aires Republica Argentina, Editorial Lexis Nexis.
- FISCALIZACIÓN TÉCNICA VEHICULAR (2012): Manual de Procedimientos para la Revisación Técnica de Vehículos Automotores en las Estaciones de Revisación Técnica Vehicular.
- GONZÁLEZ-CARBAJAL GARCÍA JUAN MANUEL; LUQUE RODRÍGUEZ PABLO (2005): Investigación de Accidente de Tráfico – La Toma de Datos, 1ra Edición, España, Editorial Thomson.
- GONZÁLEZ DE CRUZ, CECILIA (2008): Curso de Metodología de la Investigación Científica para las Ciencias Sociales. Primera Edición. Salta, Argentina. Editorial Virtudes.
- INSTITUTO DE SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL I.S.E.V. (2008): Seguridad Vial-Bases para el Entendimiento de la Problemática del Tránsito y la Seguridad Vial, Aspectos Generales del Tránsito y la Seguridad Vial, Fascículo N°1.



INSTITUTO DE SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL I.S.E.V. (2008): Legislación Nacional de Transito y la Seguridad Vial de la Republica Argentina N° 24.449

IRURETA VÍCTOR (2003): Accidentología Vial y Pericia, 3ra Edición, Buenos Aires, Editorial La Rocca.

MINISTERIO DE GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE JUJUY-SECRETARÍA DE PROTECCIÓN A LA COMUNIDAD (2011): Plan Provincial de Transito y Seguridad Vial, Estamos Trabajando por su Bien y el de su Familia.

MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE-PRESIDENCIA DE LA NACIÓN-SEGURIDAD VIAL (2010): Manual del Conductor para el curso de Seguridad Vial.

MISKINICH JULIO ALBERTO (1995): Mecánica y Reglamentación C-1, Madrid, Editorial Pons

SAJACZKOWSKI RAÚL ENRIQUE (1998): Manual de Criminalística, 1ra Edición, Buenos Aires, Editorial Ciudad Argentina.

VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR (2007): www.vtv.com.ar



BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- ALVAREZ, MANTARAS, LUQUE RODRIGUEZ, Y GONZALES CARABAJAL GARCIA (2005): Investigación de Accidentes de Tráfico-La Toma de Datos, Madrid, Editorial Thomsom.
- CORBALLO H. A. (2005): Pericias Técnico-Mecánica, Buenos Aires, Ediciones La Rocca.
- KORNEL ZOLTAN MEHESZ (1998): Accidentes de Tránsito, Editorial gendarmería Nacional Argentina, Impreso por Lyra.
- SABINO C. (1998): Como Hacer una Tesis, Buenos Aires-Argentina, Editorial Lumen Humanitas.
- SAMPIERI HERNÁNDEZ ROBERTO (1997): Metodología de la Investigación, 2da Edición, Colombia, Editorial Mcgraw-Hill.
- YUNI J. A., URBANO C. A. (2000): Investigación Etnográfica e Investigación-Acción, Córdoba-Argentina, Editorial Brujas Educación



ANEXO N° 1



GUÍA DE BÚSQUEDA BIBLIOGRÁFICA

Objetivo: Describir el rol que cumple el Taller de Revisación Técnica Vehicular en la Educación Vial de los conductores en la Provincia de Jujuy.

Objeto: La importancia de la Revisación Técnica Vehicular y la Educación Vial en un accidente de tránsito.

Elementos a priorizar durante la búsqueda:

1. Concepto de Educación Vial y sus fines en la vía pública.
2. El hombre y sus roles en la Vía Pública.
3. Concepto de un Accidente de Tránsito y las causas que la producen.
4. Trilogía del Accidente, y los factores presentes en ella (Factor Hombre, Factor Vehículo y Factor Camino y Medio Ambiente)
5. Partiendo del factor “vehículo” se analiza de forma primordial los sistemas de seguridad presentes en ella:
 - Seguridad Activa.
 - Seguridad Pasiva.
 - Seguridad Preventiva.
6. Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte y sus objetivos.
7. Revisación Técnica Vehicular, concepto, que es lo que se controla, clasificación y validez del certificado.



ANEXO Nº 2

GUÍA DE ENTREVISTAS

Tema: Educación Vial y Revisación Técnica Vehicular.

Objetivo: Conocer acerca de Educación Vial y Revisación Técnica Vehicular, y la relación que existe entre ambas.

Entrevistas para: El personal del taller de Revisación Técnica Vehicular.

Cantidad: Siete (7) entrevistas.

1. ¿Cuál es la función que Usted cumple dentro de la Institución?
2. ¿Usted recibió algún curso o capacitación antes de pertenecer a la Institución?
3. ¿Quién le dice que funciones tiene que cumplir o seguir?
4. ¿Cuáles son los pasos que Usted realiza en su área?
5. ¿Cuánto dura la tarea que Usted hace?
6. Si Usted no está, ¿quién realiza su trabajo?
7. ¿Qué estrategias lleva a cabo Usted para realizar las observaciones en su área?
8. ¿Es lo mismo revisar un vehículo particular que otro? ¿Qué medidas se toman en cada caso?
9. ¿Cuándo los vehículos no están en condiciones qué medida toma la Institución o Usted?
10. En la revisión que se realiza en la planta también. ¿Ven lo que es seguridad pasiva?
11. ¿Hay un personal especializado que realiza la revisión de los papeles, como ser número de chasis o motor?
12. ¿Cuál es la idea que tiene Usted de la Ley de Tránsito y sus artículos? ¿Y la importancia de la revisión técnica en el vehículo?
13. ¿Cuáles son las funciones que imparte la Revisación Técnica Vehicular? ¿Y qué piensa Usted del servicio?
14. ¿En qué calidad llegan los vehículos?
15. ¿Cree que el estado general del vehículo es un factor en la producción de accidentes de tránsito?
16. ¿Cree que la Educación Vial en el conductor es importante?
17. ¿Tienen diálogo con los usuarios? ¿Ve en ellos la importancia de la Revisación Técnica Vehicular o solo lo hacen para cumplir el trámite exigido por la Ley?
18. ¿Cuál cree Usted que es el sistema que tiene más importancia en el estado del vehículo al momento de la inspección? ¿Por qué?
19. ¿Cree que es efectivo el servicio en la Provincia? ¿Por qué?
20. ¿En qué fecha se realizan más controles?
21. ¿Qué piensa de las estrategias que toma la Institución para la realización de los controles?
22. ¿Cree que existen problemas en las estrategias tomadas?

ENTREVISTA N°1

INFORMANTE: Ingeniero Mecánico.

1. ¿Cuál es la función que Usted cumple dentro de la Institución?

Cumplo la función de D.T. (director técnico) superviso los papeles que llegan hasta acá, por medio de las maquinas y los formularios que me traen los muchachos.

2. ¿Usted recibió algún curso o capacitación antes de pertenecer a la Institución?

Para pertenecer a la Institución como primera medida ahí que ser Ingeniero Mecánico, luego hago un curso de capacitación y rendir un examen por auditoria, que son gente que viene de Tucumán perteneciente al CENT, ellos toman un examen de validación sobre mecánica, después de un periodo de prueba que se hace en la Institución, una vez aprobado queda habilitado para ser DT en cualquier taller de RTV del país y del MER.CO.SUR, pero para esto tiene que ser Ingeniero Mecánico.

3. ¿Quien le dice que funciones tiene que cumplir o seguir?

Dentro de la Institución existe un Manual de Procedimiento interno, el cual es aprobado anteriormente por en CENT.

4. ¿Cuáles son los pasos que Usted realiza en su área?

Los pasos que yo realizo en mi área van a depender de un organigrama interno ya establecido en el Manual de Procedimiento, el cual está aprobado por la CENT, ahí también dice como deben estar dispuestas las maquinas.

5. ¿Cuánto dura la tarea que Usted hace?

Como te había comentado nos turnamos cada dos horas con el otro ingeniero, uno pasa a la planta y otro está en sistema. Generalmente en esta área (sistema) demora lo que la información llega a la computadora y lo que los muchachos tren los formularios. Pero el trámite creo que solo dura 30 minutos, no más.

6. Si Usted no está, ¿Quien realiza su trabajo?

Siempre hay alguien, desde de haber por lo menos D.T. en la planta.

7. ¿Qué estrategias lleva a cabo Usted para realizar las observaciones en su área?

En realidad se hacen dos informes, el primero es en la planta donde se observa que se cumpla el procedimiento y se supervisa al personal, se colocan los datos del vehículo se los califica en una planilla y se les coloca un código, que ya está establecido en el manual de Procedimiento; y el segundo informe se los hace en las maquinas; aprobando, rechazando o condicionado.

Y creo que la estrategia que tomamos es turnarnos con el otro Ingeniero cada dos horas uno pasa a planta y otro viene a sistema.

8. ¿Es lo mismo revisar un vehículo particular que otro? ¿Qué medidas se toman en cada caso?

No, no es lo mismo revisar un vehículo que otro, aquí los clasificamos en particular provincial o nacional, de carga, de pasajero, de sustancias peligrosas, etcétera.

9. Cuando los vehículos no están en condiciones ¿Qué medida toma la Institución o Usted?

Cuando el vehículo no está en condiciones se lo rechaza, y el mismo implica que no puede circular. La Institución ni nosotros estamos aptos para decir donde, ni quien se los puede arreglar, eso ya depende de ellos.

10. En la revisión que se realiza en la planta. ¿También ven lo que es seguridad pasiva?

Sí, claro. Vemos lo que es matafuego, botiquín, correaes, apoya cabezas y todo.

11. ¿Hay un personal especializado que realiza la revisión de los papeles, como ser número de chasis o motor?

Sí, se llaman Inspectores Mecánicos, ellos revisan lo que es seguridad y los papeles del vehículo. Quienes pasan los vehículos por la planta haciendo el recorrido de revisión se llaman Auxiliares Mecánicos.

12. ¿Cuál es la idea que tiene Usted de la Ley de Transito y sus artículos? ¿Y la importancia de la revisión técnica en el vehículo?

Y bueno que está hecha para cumplirla, pero eso si no hay claridad con respecto al sistema de iluminación y lo que dice de las luces adicionales que los incorpora el usuario, ellos tendrían que preguntar a la gente que está en el tema a los DT de cada RTV.

13. ¿Cuál es el sistema o funciones que imparte la Revisación Técnica Vehicular? ¿Y qué piensa Usted del servicio?

Y bueno, las funciones están contenidas en el concepto del RTV. Y si la Institución si cumple con las funciones; y el servicio es bueno.

14. ¿En qué calidad llegan los vehículos?

Por lo general llegan en mejores condiciones. Generalmente llegan al predio y consultan antes de entrar; por algún inconveniente que tienen y luego hacen los papeles para ingresar, pero generalmente si presentan alguna falla tienen 30 días para solucionarlo y no vuelven a pagar, pasado ese tiempo tienen que pagar de nuevo la RTV.

15. ¿Cree que el estado general del vehículo es un factor en la producción de accidentes de tránsito?

Los vehículos no, creen que es el hombre, es de acuerdo a lo que hace el hombre y creo que los vehículos son fieles al hombre y es el hombre quien produce las imprudencias.

16. ¿Cree que la Educación Vial en el conductor es importante?

Sí, es muy importante. Creo que si están conduciendo y tienen un carnet de conducir es por que recibieron Educación Vial.

17. ¿Tiene diálogo con los usuarios? ¿Ve en ellos la importancia de la Revisación Técnica Vehicular o solo lo hacen para cumplir el trámite exigido por la Ley?

Sí, si tengo dialogo, hacen recomendaciones de acuerdo a la validación o de acuerdo a la calificación, a parte creo que lo hacen con conciencia porque si no, no traerían los autos a la verificación. Cuando ya vienen la segunda vez con la misma falla no lo dejamos pasar.

18. ¿Cuál cree Usted que es el sistema que tiene más importancia en el estado del vehículo al momento de la inspección? ¿Por qué?

Siempre se hace hincapié en frenos, dirección, chapa patente clara y que no sean vehículos robados y también las luces.

19. ¿Cree que es efectivo el servicio en la Provincia? ¿Por qué?

Sí. Porque tenemos un control de los pocos vehículos que vienen. Aunque por ejemplo también los vehículos nuevos que andan sin oblea de RTV sufren accidentes.

20. ¿En qué fecha se realizan más controles?

Donde hay mayor movimiento es en Diciembre, Enero y Febrero; por las vacaciones. La Institución está abierta todo el año.

21. ¿Qué piensa de las estrategias que toma la Institución para la realización de los controles?

Ahí otro Ingeniero y un Consultor proveniente de la CENT, y ellos se dedica a estudiar los procesos y si ahí que hacer cambios se los hace.

22. ¿Cree que existen problemas en las estrategias tomadas?

La verdad que no opino de las estrategias tomadas, ni de los trabajos de los demás, eso lo hacen otras personas encargadas para eso, solo cumplo mis tareas.

ENTREVISTA N°2

INFORMANTE: Ingeniero Mecánico.

1. ¿Cuál es la función que Usted cumple dentro de la Institución?

Soy D.T. (director técnico) soy el encargado de supervisar todo lo referido a lo mecánico y dar la calificación a los vehículos.

2. ¿Usted recibió algún curso o capacitación antes de pertenecer a la Institución?

No. Simplemente hay que tener el título de Ingeniero Mecánico.

3. ¿Quien le dice que funciones tiene que cumplir o seguir?

Los dueños de la Empresa, ellos son los que nos ubican en las diferentes áreas.

4. ¿Cuáles son los pasos que Usted realiza en su área?

Y bueno, yo soy el encargado de calificar a un vehículo, si está apto o no para circular.

5. ¿Cuánto dura la observación que Usted hace?

Y depende mucho de lo que presente el vehículo, a veces presenta fallas que son necesarias observarlas y tomar las medidas necesarias.

6. Si Usted no está ¿Quien realiza su trabajo?

Habitualmente siempre hay dos Ingenieros.

7. ¿Qué estrategias lleva a cabo Usted para realizar las observaciones en su área?

Las estrategias que tomo son generalmente conceptuales, objetivas todas las hago de acuerdo a criterios establecidos por un Manual de Procedimiento.

8. ¿Es lo mismo revisar un vehículo particular que otro? ¿Qué medidas se toman en cada caso?

No, son completamente distintos, cada vehículo tiene su particularidad, sea taxi o particular y las exigencias para cada uno es distinta.

9. ¿Cuando los vehículos no están en condiciones qué medida toma la Institución o Usted?

Cuando no están en condiciones desde la Institución se lo rechaza, impidiendo su circulación y por mi parte comunico al usuario las fallas que presenta el mismo y la gravedad de circular con ellas.

10. En la revisión que se realiza en la planta ¿También ven lo que es seguridad pasiva?

Sí. Lo que generalmente se les pide es el matafuego, que en cada caso es diferente para un vehículo de gran porte se les pide un matafuego de mayor tamaño a diferencia de un vehículo particular que se le pedirá uno de menor tamaño.

11. ¿Hay un personal especializado que realiza la revisión de los papeles, como ser número de chasis o motor?

Con respecto a los papeles que hay que presentar se encarga el personal que está en Mesa de Entrada y la verificación de los mismos los hacen los muchachos que están en el taller; verificando que los papeles del vehículo son originales y coincide con el número de chasis y de motor.

12. ¿Cuál es la idea que tiene Usted de la Ley de Tránsito y sus artículos?

La ley es muy importante en todos los aspectos, esta todo escrito, desde la forma de conducción hasta que es lo que debe llevar un vehículo.

13. ¿Cuáles son las funciones que imparte la Revisación Técnica Vehicular? ¿Y qué piensa Usted del servicio?

Creo que una de las funciones es calificar al vehículo y ver si es apto para circular, el servicio que se presta en la Institución es muy bueno no solo como forma de prevenir accidentes sino que también damos una mano al usuario haciéndolo tomar conciencia de las fallas que presenta su vehículo y que puede ocasionar accidentes.

14. ¿En qué calidad llegan los vehículos?

Generalmente vienen en buen estado, algunos presentan fallas pequeñas como por ejemplo el polarizado, pero se ve en la gente el interés por querer tener la oblea de aprobado y es por eso que la gente vuelve.

15. ¿Cree que el estado general del vehículo es un factor en la producción de accidentes de tránsito?

Sí por supuesto, es tan importante como el hombre.

16. ¿Cree que la Educación Vial en el conductor es importante?

Es importantísimo, sin la Educación Vial habría más accidentes de tránsito.

17. ¿Tiene diálogo con los usuarios? ¿Ve en ellos la importancia de la Revisación Técnica Vehicular o solo lo hacen para cumplir el trámite exigido por la Ley?

Particularmente yo si trato de tener dialogo con ellos, generalmente cuando sus vehículos presentan fallas bajo con ellos a la fosa y les explico lo que presentan sus vehículos, trato de asustarlos para que ellos tomen conciencia de la gravedad del mismo.

18. ¿Cuál cree Usted que es el sistema que tiene más importancia en el estado del vehículo al momento de la inspección? ¿Por qué?

Como primera medida los frenos, luego la dirección y por último el estado de las cubiertas. Creo que son importantes porque son generalmente las fallas que más se ven y por las cuales se producen los accidentes.

19. ¿Cree que es efectivo el servicio en la Provincia? ¿Por qué?

Sí es importante, porque de alguna u otra manera las personas con vehículo lo tienen que hacer, por obligación o por interés y preocupación.

20. ¿En qué fecha se realizan más controles?

Generalmente vienen para Noviembre, Diciembre, Enero y Febrero.

21. ¿Qué piensa de las estrategias que toma la Institución para la realización de sus tareas?

Me parece que está bien, todo se hace de acuerdo a un Manual de Procedimiento y se pide lo esencial para circular, con respecto a la ubicación está bien, creo que es neutro para todos y es amplio el espacio para todo tipo de vehículo.

22. ¿Cree que existen problemas en las estrategias tomadas?

No, como te dije es todo de acuerdo a un Manual de Procedimiento.

ENTREVISTA N°3

INFORMANTE: Técnico Mecánico.

1. ¿Cuál es la función que Usted cumple dentro de la Institución?

Trabajo en el área de mantenimiento, arreglo las máquinas del taller que son importantes. Por ejemplo la de los frenos, esta máquina tiene un rodillo que tiene un sensor de movimiento cuando esta se arruina, soy el encargado de repararlas o cuando es muy complicada la falla tengo que buscar las piezas de otro lado y así repararlas.

El mantenimiento de las maquinas es muy importante así es que por eso tengo que estar todo el tiempo en el taller.

2. ¿Usted recibió algún curso o capacitación antes de pertenecer a la Institución?

Sí, en mi caso recibo material de la Institución que nos brinda auditoría y un Manual de Procedimiento que es interno pero a la vez supervisado por Nación; aunque esto es más técnico y mecánico también tiene algo para mí.

3. ¿Quien le dice que funciones tiene que cumplir o seguir?

La empresa y el CENT.

4. ¿Cuáles son los pasos que Usted realiza en su área?

Superviso el estado general de las maquinas y después va a depender del daño que presente alguna.

5. ¿Cuánto dura la observación que Usted hace?

Y depende del daño que sufra la maquina, eso sí, hay que arreglarlas de inmediato porque sino el circuito no puede continuar.

6. Si Usted no está, ¿Quien realiza su trabajo?

Siempre estoy, y cuando no, me llaman y tengo que venir de inmediato, esto está abierto todo el año y todo el día, así es que no puede hacerse esperar.

7. ¿Qué estrategias lleva a cabo Usted para realizar las observaciones en su área?

Y depende que tenga para arreglar en el día, eso si tengo que seguir un plan de mantenimiento que esta acomodado de acuerdo a la Institución y que esta basado en el CENT.

8. ¿Es lo mismo revisar un vehículo particular que otro? ¿Qué medidas se toman en cada caso?

No, de ninguna manera. El procedimiento es casi el mismo pero no es lo mismo revisar un vehículo particular que otro de mayor porte, depende mucho de la carga de este o para que este destinado.

9. Cuando los vehículos no están en condiciones ¿Qué medida toma la Institución o Usted?

Una vez que salen de la revisión el vehículo puede estar aprobado, condicionado (tienen fallas que no son tan graves, como ser la luz o limpia parabrisa) o rechazado (que son casos que pueden llegar a atentar a la seguridad del vehículo y por supuesto de la persona, como por ejemplo frenos, suspensión, dirección, cubiertas lisas).

10. En la revisión que se realiza en la planta ¿También ven lo que es seguridad pasiva?

Sí, si se ve. Eso lo piden los muchachos en la entrada que coincida el número de chasis y motor con los papeles que presentan, también piden matafuego, asientos en buen estado, limpiaparabrisas, botiquín, coarta, polarizados, banda reflectiva, etcétera depende del vehículo.

11. ¿Hay un personal especializado que realiza la revisión de los papeles, como ser número de chasis o motor?

Los papeles los lleva el cliente a la Mesa de Entrada y con respecto al control del número de chasis y motor lo hacen los técnicos y auxiliares mecánicos que están dentro de la planta.

12. ¿Cuál es la idea que tiene Usted de la Ley de Tránsito y sus artículos?

Y bueno la ley debe de cumplirse, y con el conocimiento de esta debemos ser más precavidos al momento de conducir.

13. ¿Cuál es el sistema o funciones que imparte la Revisación Técnica Vehicular? ¿Y qué piensa Usted del servicio?

Y las funciones que imparte son de control general del vehículo, la idea es que estén en buen estado y que haya menos accidentes de tránsito, lo que sucede hoy en día es más por factor humano, más que del vehículo. Y si creo que el servicio es bueno y cumple con lo que dice.

14. ¿En qué calidad llegan los vehículos?

Por lo general llegan en buen estado y algunos preguntan antes, si van a ser aprobados por una u otra cosa que ellos traen a conciencia, sino no les conviene pagar.

15. ¿Cree que el estado general del vehículo es un factor en la producción de accidentes de tránsito?

Sí obvio, ellos tienen que tener el vehículo en buen estado aunque seguro hay más de un 75% de vehículos circulando sin RTV y algunos accidentes son producidos con autos OK.

16. ¿Cree que la Educación Vial en el conductor es importante?

Si claro, es muy importante. Todo conductor debe de tener conocimiento de Educación Vial.

17. ¿Tiene diálogo con los usuarios? ¿Ve en ellos la importancia de la Revisación Técnica Vehicular o solo lo hacen para cumplir el trámite exigido por la Ley?

Y si tengo diálogo, y creo que por algo vienen, aunque somos hijos del rigor y necesitan si o si la oblea de RTV.

18. ¿Cuál cree Usted que es el sistema que tiene más importancia en el estado del vehículo al momento de la inspección? ¿Por qué?

Creo que lo más importante en revisar son los frenos y la dirección porque son esenciales en el vehículo.

19. ¿Cree que es efectivo el servicio en la Provincia? ¿Por qué?

Sí, es un buen control el que se hace. Creo que sin él habría más accidentes de tránsito.

20. ¿En qué fecha se realizan más controles?

Generalmente vienen para estas fechas, Diciembre, Enero y Febrero para tener el vehículo en condiciones para las vacaciones y carnaval.

21. ¿Qué piensa de las estrategias que toma la Institución para la realización de los controles?

Están bien las estrategias que toman, a medida que pasan los años aumentan y sacan cosas, constantemente se está actualizando y también por disposición de las auditorías.

22. ¿Cree que existen problemas en las estrategias tomadas?

No, pero siempre es necesario hacer mejoras y generalmente depende de ellos.

ENTREVISTA N°4

INFORMANTE: Técnico Mecánico.

1. ¿Cuál es la función que Usted cumple dentro de la Institución?

Yo trabajo dentro del taller y soy Inspector Vehicular, reviso al vehículo y lo hago circular a través de las diferentes etapas.

2. ¿Usted recibió algún curso o capacitación antes de pertenecer a la Institución?

Si por lo general todos tenemos hecho un curso de mecánica, que es obligatorio para pertenecer a la Institución y después cuando viene auditoría nos controla que estemos haciendo lo correcto.

3. ¿Quién le dice que funciones tiene que cumplir o seguir?

Es el ingeniero quien nos dice que hacer, que él también se guía por el Manual de Procedimiento.

4. ¿Cuáles son los pasos que Usted realiza en su área?

Bueno, yo reviso los elementos de seguridad del vehículo, controlo el número de chasis y motor y luego lo hago circular por las diferentes máquinas para que sea controlado.

5. ¿Cuánto dura la observación que Usted hace?

Y afuera debo tardar unos 5 minutos, después a medida que pasa por las máquinas deben tardar unos 10 minutos más, luego pasan a fosa y depende de lo que tenga el vehículo.

6. ¿Si Usted no está, quien realiza su trabajo?

Siempre hay técnicos que supervisan los vehículos, desde que ingresa el vehículo hasta que sale de la institución.

7. ¿Qué estrategias lleva a cabo Usted para realizar las observaciones en su área?

*En un primer momento las estrategias que se llevan a cabo son de observar que coincida el número de chasis y motor con los papeles del vehículo que trae el usuario. Luego se revisan los elementos de seguridad **en camiones acoplados y semi**: se les pide matafuego de mayor tamaño, la integridad de los faros y los reglamentarios, que tengan las cintas reflectivas adecuadas, los cinturones de seguridad, el estado de las cubiertas, los paragolpes delanteros, que la bocina de aire no esté en el techo, coarta, balizas*

triangulares, en los colectivos además de pedirles algunas de estas cosas, a ellos se les pide el tacógrafo, los asientos, martillos (cantidad suficiente), depresores de puerta, carteles de emergencia, luz de descanso, luz de escalera.

Y después se hace circular de manera correcta a través de las máquinas para que ellas saquen los datos necesarios y específicos.

8. ¿Es lo mismo revisar un vehículo particular que otro? ¿Qué medidas se toman en cada caso?

No, no son los mismos. Para vehículos de carga pesada son las mismas exigencias pero son más estrictas.

9. Cuando los vehículos no están en condiciones ¿Qué medida toma la Institución o Usted?

Como inspector vehicular hay que informar al ingeniero para que el tome la medida que corresponde.

10. En la revisión que se realiza en la planta ¿Ven lo que es seguridad pasiva?

Sí, las exigencias para cada vehículo es distinta sea vehículo pesado o liviano, transporte de pasajeros, colectivos o taxis. Y cada vehículo tiene exigencias particulares.

11. ¿Hay un personal especializado que realiza la revisión de los papeles, como ser número de chasis o motor?

Si nosotros revisamos que coincidan con los papeles originales. Luego cuando el cliente llega debe de presentar los papeles exigidos en la parte administrativa.

12. ¿Cuál es la idea que tiene Usted de la Ley de Tránsito y sus artículos?

Es importante conocer las reglas del juego y las condiciones para circular.

13. ¿Cuáles son las funciones que imparte la Revisación Técnica Vehicular? ¿Y qué piensa Usted del servicio?

Y creo que las funciones son las de supervisar cada vehículo.

14. ¿En qué calidad llegan los autos?

Los camiones vienen cada vez en mejor estado, porque son los más exigidos en rutas así es que si o si tiene que pasar por la RTV.

15. ¿Cree que el estado general del vehículo es un factor en la producción de accidentes de tránsito?

Sí es importantísimo.

16. ¿Cree que la Educación Vial en el conductor es importante? ¿Por qué?

Es importante al mismo nivel que el estado del vehículo y el conocimiento de la ley de tránsito, se necesitan saber cuáles son las reglas del juego antes de salir a jugar, hay muchas cosas en juego empezando por la propia vida.

17. ¿Tiene diálogo con los usuarios? ¿Ve en ellos la importancia de la Revisación Técnica Vehicular o solo lo hacen para cumplir el trámite exigido por la Ley?

Solo a veces, aunque no nos permiten el diálogo con ellos porque piensan que son amigos y le vamos a dejar pasar alguna prueba, y si se ve en algunos el interés de tener sus vehículos en condiciones, es por eso que cada vez ellos están renovando los modelos o marcas de los camiones, creo que lo hacen por eso.

18. ¿Cuál cree Usted que es el sistema que tiene más importancia en el estado del vehículo al momento de la inspección? ¿Por qué?

En mi área creo que lo más importante revisar son los frenos y la dirección; porque son donde presentan más fallas y son causales de accidentes.

19. ¿Cree que es efectivo el servicio en la Provincia? ¿Por qué?

Sí es importante, aunque solo llega el 30% del total de vehículos en la provincia.

20. ¿En qué fecha se realizan más controles?

A fin de año, por las vacaciones.

21. ¿Qué piensa de las estrategias que toma la Institución para la realización de sus tareas?

Son buenas, todo es lo exigido por el Manual de Procedimiento.

22. ¿Cree que existen problemas en las estrategias tomadas?

No, creo que no, se revisan lo esencial y primordial.

ENTREVISTA N°5

INFORMANTE: Técnico Mecánico.

1. ¿Cuál es la función que Usted cumple dentro de la Institución?

Soy inspector vehicular y trabajo dentro de la fosa.

2. ¿Usted recibió algún curso o capacitación antes de pertenecer a la Institución?

Sí, todos los técnicos tenemos que tener un curso de mecánica.

3. ¿Quien le dice que funciones tiene que cumplir o seguir?

El Ingeniero de turno que está en planta es quien nos guía y ayuda ante cualquier duda o inconveniente.

4. ¿Cuáles son los pasos que Usted realiza en su área?

Yo en fosa soy el encargado de revisar debajo del vehículo, lo que es tren delantero y tren trasero, en los acoplados se revisa el enganche, el juego de rodamiento, juego de perno de punto de eje, mordazas de freno, buje de amortiguadores, juego de laterales, fisura o remaches en chasis, barra estabilizadora y amortiguadores en colectivos y camiones adelante y atrás, la fijación de las piezas, la flexión de los frenos, que no tenga perdida de líquidos de freno y sin pérdida de aire, barra estabilizadora, caja de velocidades, bujes de fijación de cabina, cruceta de cardan, las grampas de fijación de carga, el diferencial que no tenga perdida de aceite, etcétera.

5. ¿Cuánto dura la observación que Usted hace?

Y depende mucho del vehículo, lo que presente. Pero generalmente cuando son nuevos no hay mucho para observar.

Todo lo que hago es rutinario así es que por costumbre no tardo mucho.

6. Si Usted no está, ¿Quien realiza su trabajo?

Siempre tienen que haber alguien en mi área, si no estoy yo hay otro técnico que realiza el mismo trabajo.

7. ¿Qué estrategias lleva a cabo Usted para realizar las observaciones en su área?

Bueno eso va a depender de las fallas que presente el vehículo, mi deber es informar al Ingeniero y el toma la decisión de dejarlo pasar o darlo como rechazado.

8. ¿Es lo mismo revisar un vehículo particular que otro? ¿Qué medidas se toman en cada caso?

No, no son lo mismo hay mayor exigencia en revisar y en los elementos ¿Que presente cada uno.

9. ¿Cuando los vehículos no están en condiciones qué medida toma la Institución o Usted?

Mi deber es revisar e informar al ingeniero las fallas que presenta. La decisión la tienen ellos.

Y si no está en condiciones y presenta fallas que van en contra de la seguridad de la persona y su vehículo, la Institución los rechaza.

10. En la revisión que se realiza en la planta ¿Ven lo que es seguridad pasiva?

Sí todo. Cada vehículo tiene su particularidad.

11. ¿Hay un personal especializado que realiza la revisión de los papeles, como ser número de chasis o motor?

Sí, estamos separados en áreas, la recepción de papeles es tarea de la parte administrativa y la verificación de los papeles con el vehículo lo hacen los muchachos que también son Técnicos Mecánicos.

12. ¿Cuál es la idea que tiene Usted de la Ley de Tránsito y sus artículos?

Es importante que la conozcan las personas que tienen autos.

13. ¿Cuáles son las funciones que imparte la Revisación Técnica Vehicular? ¿Y qué piensa Usted del servicio?

Y la función es ver el estado general de cada vehículo y pienso que el servicio en la provincia es bueno hacía falta un poco mas de control, los primeros años renegábamos mucho porque venían como podían los vehículos, ninguno pasaba la revisión.

14. ¿En qué calidad llegan los autos?

Ahora la gente toma más conciencia acerca la importancia del estado de su auto, porque cada vez traen modelos y marcas nuevas. No se dejan estar.

15. ¿Cree que el estado general del vehículo es un factor en la producción de accidentes de tránsito?

Sí, creo que es importante, sin vehículos no habría accidentes.

16. ¿Cree que la Educación Vial en el conductor es importante? ¿Por qué?

Sí, es muy importante saber acerca de la Educación Vial. El solo hecho de ser peatón implica saber de Educación Vial.

17. ¿Tiene diálogo con los usuarios? ¿Ve en ellos la importancia de la Revisación Técnica Vehicular o solo lo hacen para cumplir el trámite exigido por la Ley?

Mucho diálogo no tengo, pero hay personas que vienen a los 30 días para poder ser revisados nuevamente cuando sus autos salen con categoría de "condicionados". Pero cuando son camiones a veces no vuelven por razones de trabajo porque siempre se encuentran viajando.

18. ¿Cuál cree Usted que es el sistema que tiene más importancia en el estado del vehículo al momento de la inspección? ¿Por qué?

En mi área lo más importante que hay que revisar son el rodamiento, los extremos de dirección y el punto de eje.

19. ¿Cree que es efectivo el servicio en la Provincia? ¿Por qué?

Sí es efectivo, se hace lo que se puede, lo demás depende del conductor que es quien maneja y vive día a día en la vía pública.

20. ¿En qué fecha se realizan más controles?

Para fin de año.

21. ¿Qué piensa de las estrategias que toma la Institución para la realización de sus tareas?

Como te decía, se hace lo que se puede. Lo demás depende de quién maneja, son ellos los que tienen que ser más consientes al manejar y al ver el estado de su vehículo.

22. ¿Cree que existen problemas en las estrategias tomadas?

No, se revisa lo esencial y lo más importante, aunque la gente se queja porque somos muy exigentes y cobramos caro.

ENTREVISTA N°6

INFORMANTE: Técnico Mecánico.

1. ¿Cuál es la función que Usted cumple dentro de la Institución?

Soy Inspector Vehicular.

2. ¿Usted recibió algún curso o capacitación antes de pertenecer a la Institución?

Si. Un curso de mecánica y aquí los Ingenieros y compañeros te ayudan. Después hay que aprobar un examen por la CENT.

3. ¿Quien le dice que funciones tiene que cumplir o seguir?

Y depende donde falte personal, en si abarca todo, puedes estar desde la revisión de los elementos de seguridad hasta como puedes estar en fosa; menos la parte administrativa.

4. ¿Cuáles son los pasos que Usted realiza en su área?

Y yo puedo estar revisando los papeles afuera y verificando, como también puedo estar manejando el vehículo o puedo estar en la fosa, revisando el interior.

5. ¿Cuánto dura la observación que Usted hace?

Y más o menos unos 20 minutos, depende del vehículo por ejemplo si es un taxi tiene más cosas por revisar.

6. Si Usted no está ¿Quien realiza su trabajo?

Siempre hay alguien si no estoy yo ahí otros compañeros que también son técnicos mecánicos y hacen las mismas tareas que yo.

7. ¿Qué estrategias lleva a cabo Usted para realizar las observaciones en su área?

Cumplir con lo ya establecido, por el manual de procedimiento solo eso.

8. ¿Es lo mismo revisar un vehículo particular que otro? ¿Qué medidas se toman en cada caso?

Es muy diferente, de por si los autos pueden ser de diferentes usos sea particular o taxi o remis, para cada uno las exigencias son distintas.

9. Cuando los vehículos no están en condiciones ¿Qué medida toma la Institución o Usted?



Bue yo cumpla con informar el defecto que tiene el vehículo después es el Ingeniero quien tiene la facultad de aprobar o no.

10. ¿En la revisión que se realiza en la planta ¿Ven lo que es seguridad pasiva?

Lo que más se pide son el matafuego y las luces en cuanto a las balizas. A los taxis se les exige más los elementos de seguridad.

Ahora también se está pidiendo el enganche, porque ahora no los traen los nuevos vehículos.

11. ¿Hay un personal especializado que realiza la revisión de los papeles, como ser número de chasis o motor?

Para recibir los papeles lo hace la parte administrativa y después puedo estar yo verificando los papeles con el vehículo.

12. ¿Cuál es la idea que tiene Usted de la Ley de Tránsito y sus artículos?

Que debe de ser cumplida por todos, es muy importante conocerla, tendrían que enseñarla más en las escuelas porque ahora se ven muchos jóvenes manejando.

13. ¿Cuáles son las funciones que imparte la Revisación Técnica Vehicular? ¿Y qué piensa Usted del servicio?

La función debe ser la de revisar todos los vehículos y la emisión de gases contaminantes.

14. ¿En qué calidad llegan los vehículos?

Y llegan 50% bien y 50% mal, porque son vehículos viejos.

15. ¿Cree que el estado general del vehículo es un factor en la producción de accidentes de tránsito?

No, creo que es el hombre por qué podes tener un vehículo nuevo y lo mismo protagonizar un accidente.

16. ¿Cree que la Educación Vial en el conductor es importante? ¿Por qué?

Si es importante, sino cualquiera manejaría, aunque hoy en día no hay límites.

17. ¿Tiene diálogo con los usuarios? ¿Ve en ellos la importancia de la Revisación Técnica Vehicular o solo lo hacen para cumplir el trámite exigido por la Ley?

Y si los tratamos bien, y no se ve en ellos el interés, ellos mismos saben que tienen fallas y te piden que los ayudes por que necesitan el auto para viajar o trabajar.

18. ¿Cuál cree Usted que es el sistema que tiene más importancia en el estado del vehículo al momento de la inspección? ¿Por qué?

Los frenos.

19. ¿Cree que es efectivo el servicio en la Provincia? ¿Por qué?

Sí, porque a medida que pasaron los años los vehículos vienen con menos fallas que al principio.

20. ¿En qué fecha se realizan más controles?

Para fin de año, cuando la gente quiere salir de vacaciones.

21. ¿Qué piensa de las estrategias que toma la Institución para la realización de sus tareas?

Y si cumplen con lo exigido por la CENT, pero a veces se le da una mano a la gente por cuestiones económicas, pero cuando presentan fallas grandes ahí que rechazarlo.

22. ¿Cree que existen problemas en las estrategias tomadas?
No, se hace lo que se puede.

ENTREVISTA N°7

INFORMANTE: Técnico Mecánico.

1. ¿Cuál es la función que Usted cumple dentro de la Institución?
Soy Inspector Vehicular.

2. ¿Usted recibió algún curso o capacitación antes de pertenecer a la Institución?
Sí, nos capacitan aquí en la Institución y nos toman un examen para pertenecer a la Institución, pero es todo teórico y práctico o sea todo mecánica automotriz.

3. ¿Quién le dice que funciones tiene que cumplir o seguir?
Los ingenieros, igual ahí que seguir todo el Manual de Procedimiento.

4. ¿Cuáles son los pasos que Usted realiza en su área?
Puedo estar revisando el vehículo en la fosa, como también puedo verificar los papeles con el número de chasis y motor, también puedo hacerlo circular por las diferentes máquinas.

5. ¿Cuánto dura la observación que Usted hace?
Y más o menos el recorrido total demora unos 20 minutos.

6. Si Usted no está ¿Quién realiza su trabajo?
Siempre hay alguien. Ningún área puede estar sola.

7. ¿Qué estrategias lleva a cabo Usted para realizar las observaciones en su área?
Solo cumplo con el Manual de Procedimiento y por lo solicitado por los Ingenieros.

8. ¿Es lo mismo revisar un vehículo particular que otro? ¿Qué medidas se toman en cada caso?
No, son distintos uno con mayores exigencias que otro.

9. ¿Cuando los vehículos no están en condiciones qué medida toma la Institución o Usted?
Yo solo informo las fallas, los Ingenieros toman la decisión de la calificación que lleva al final en la oblea, sea aprobado, condicionado o rechazado.

10. ¿En la revisión que se realiza en la planta también ven lo que es seguridad pasiva?
Sí, esos son los elementos de seguridad, también depende del tipo de vehículo y el uso que tenga, para cada caso se piden matafuego pero de diferentes medidas.

11. ¿Hay un personal especializado que realiza la revisión de los papeles, como ser número de chasis o motor?
Nosotros los Inspectores revisamos número de chasis y motor, que coincidan con la cédula verde y podemos estar haciendo circular por las diferentes máquinas,

12. ¿Cuál es la idea que tiene Usted de la Ley de Tránsito y sus artículos?
Es necesario conocerla y saber sus artículos, son como un Manual de Procedimiento de cómo se debe de manejar dentro de la Institución,

13. ¿Cuáles son las e funciones que imparte la Revisación Técnica Vehicular? ¿Y qué piensa Usted del servicio?



Las funciones son la de revisar el vehículo .Y creo que el servicio es indispensable en la Provincia.

14. ¿En qué calidad llegan los vehículos?

Últimamente llegan con menos fallas, generalmente solo le damos un llamado de atención por el polarizado. Pero los primeros años los autos llegaban como querían.

15. ¿Cree que el estado general del vehículo es un factor en la producción de accidentes de tránsito?

Sí, pero también es el hombre que tiene mucha responsabilidad, desde él que maneja, hasta el que cruza la calle.

16. ¿Cree que la Educación Vial en el conductor es importante? ¿Por qué?

Es importante para todo el mundo, desde el conductor que tiene en su mano un arma, hasta el peatón que cruza la calle sin mirar.

17. ¿Tiene dialogo con los usuarios? ¿Ve en ellos la importancia de la Revisación Técnica Vehicular o solo lo hacen para cumplir el trámite exigido por la Ley?

No hablo muchos con ellos, pero algunos te piden como favor que pases por alto ciertas cosas, pero ellos no se dan cuenta que son las máquinas quienes dicen todo.

18. ¿Cuál cree Usted que es el sistema que tiene más importancia en el estado del vehículo al momento de la inspección? ¿Por qué?

Los frenos y la dirección, porque son indispensables.

19. ¿Cree que es efectivo el servicio en la Provincia? ¿Por qué?

Sí es efectivo, como te digo estos últimos años los autos vienen con menos fallas, antes cuando empezó a funcionar la empresa llegaban cualquier cosa, como no sabían que se les pedía.

20. ¿En qué fecha se realizan más controles?

Para fin de año y en las vacaciones.

21. ¿Qué piensa de las estrategias que toma la Institución para la realización de sus tareas?

Creo que solo siguen el Manual de Procedimiento emitido por la CENT.

22. ¿Cree que existen problemas en las estrategias tomadas?

No, todos somos supervisados por auditoría y creo que estamos bien, sino nos hubieran cambiado algunas cosas.



ANEXO N°3



Tema: Educación Vial y Revisación Técnica Vehicular.

Objetivo: Conocer acerca de Educación Vial y Revisación Técnica Vehicular y su relación entre ambas.

Entrevistas para: Los Usuario, que asisten a la Revisación Técnica Vehicular.

Cantidad: Cinco (5) entrevistas.

1. ¿Quién le dice a Usted cuando tiene que revisar el vehículo?
2. ¿A usted le piden la oblea de Revisación Técnico Vehicular, cuando circula por calle?
3. ¿El personal del taller le explica a Usted el procedimiento que realiza el vehículo en la planta?
4. ¿Cuándo es rechazado el vehículo, le dicen las fallas y donde debe arreglarlo?
5. ¿Cree que el vehículo es un factor, en la causa de los accidentes de tránsito?
6. ¿La Educación Vial en el conductor es importante?
7. ¿Cuál cree usted que es el sistema más importante que debe revisarse?
8. ¿Cree que es efectivo el Servicio (R.T.V.) en la Provincia?
9. ¿Qué piensa del funcionamiento de taller de Revisión Técnica Vehicular?
10. ¿Revisan en el vehículo los Sistemas de Seguridad Activa? ¿Cuáles?
11. ¿Usted cree que es lo mismo revisar un vehículo particular que otro de mayor porte?
12. ¿Usted cree que el tiempo que tardan en revisar el vehículo es suficiente?
13. Una vez realizada la Revisión ¿Qué papeles les entrega?

Entrevista a Usuarios: Línea Liviana.**Usuario N°1: Sexo Femenino.**

1. ¿Quién le dice a Usted cuando tiene que revisar el vehículo?

Eso sale en la boleta anterior, sale la fecha de vencimiento; pero como mi vehículo es taxi el dueño de la empresa nos manda a cada uno a realizar el RTV.

2. ¿A usted le piden la oblea de R.T.V., cuando circula por calle?

A veces, generalmente cuando van por ruta me lo pide el personal caminera; pero en el centro no.

3. ¿El personal del taller le explica a Usted el procedimiento que realiza el vehículo en la planta?

No. Simplemente te mandan a la sala de espera.

4. ¿Cuándo es rechazado el vehículo, le dicen las fallas y donde debe arreglarlo?

Sí. Cuando te entregan los papeles, te dicen donde están las fallas, pero no te dicen donde arreglarlo.

5. ¿Cree que el vehículo es un factor, en la causa de los accidentes de tránsito?

Sí, obvio.

6. ¿La Educación Vial en el conductor es importante?

Sí, creo que por eso le entregan el carnet de conducir; aunque muchos tienen carnet y no Educación Vial.

7. ¿Cuál cree usted que es el sistema más importante que debe revisarse?

Creo que los frenos.

8. ¿Cree que es efectivo el Servicio (RTV) en la Provincia?

Sí, aunque hay muchas personas que no toman conciencia de esto, por eso se ve en la calle casi un 70% de vehículos sin RTV.-

9. ¿Qué piensa del funcionamiento del taller de Revisión Técnica Vehicular?

Creo que revisan todo, el lugar está bien ubicado, nada más que es muy caro, en otras provincias es más barato.

10. ¿Revisan en el vehículo los Sistemas de Seguridad Activa? ¿Cuáles?

Sí, en la entrada. En mi caso como es taxi me pidieron matafuego, cinturones de seguridad, los asientos en buen estado.

11. ¿Usted cree que es lo mismo revisar un vehículo particular que otro de mayor porte?

No, yo creo que no. Deben tener mayores exigencias para las camineras.

12. ¿Usted cree que el tiempo que tardan en revisar el vehículo es suficiente?

Sí es completo, gas, luces, freno, lo esencial. Estoy conforme

13. Una vez realizada la Revisión ¿Qué papeles les entrega?

Me entregan el comprobante de RTV, un ticket común y la oblea pegada en el vidrio con la calificación que le corresponde a cada vehículo.

ENTREVISTA N° 2

Entrevista a Usuarios: Línea Liviana.**Usuario N°2: Sexo Masculino.**

1. ¿Quién le dice a Usted cuando tiene que revisar el vehículo?

Es de acuerdo a la oblea anterior, hay esta la fecha de vencimiento.

2. ¿A usted le piden la oblea de RTV, cuando circula por calle?

En calle a veces, pero en ruta siempre.

3. ¿El personal del taller le explica a Usted el procedimiento que realiza el vehículo en la planta?

No. Ellos nos mandan a la sala de espera y ahí es donde nos dicen si tenemos fallas o no.

4. ¿Cuándo es rechazado el vehículo, le dicen las fallas y donde debe arreglarlo?

Sí, si nos dicen las fallas, pero no nos dicen donde debemos arreglarlo.

5. ¿Cree que el vehículo es un factor, en la causa de los accidentes de tránsito?

Sí por supuesto a veces son los vehículos los que producen accidente.

6. ¿La Educación Vial en el conductor es importante?

Es muy importante, son reglas básicas y necesarias para todos.

7. ¿Cuál cree usted que es el sistema más importante que debe revisarse?

Los frenos.

8. ¿Cree que es efectivo el Servicio (RTV) en la Provincia?

Sí, porque sino los vehículos andarían como si nada por la calle.

9. ¿Qué piensa del funcionamiento del taller de Revisión Técnica Vehicular?

Tendrían que cobrar menos.

10. ¿Revisan en el vehículo los Sistemas de Seguridad Activa? ¿Cuáles?

Sí, me pidieron matafuego y botiquín.

11. ¿Usted cree que es lo mismo revisar un vehículo particular que otro de mayor porte?

No, no son lo mismo, tienen diferente uso y por eso debe ser que les piden otras cosas, así como a nosotros nos piden otras.

12. ¿Usted cree que el tiempo que tardan en revisar el vehículo es suficiente?

Es poco, pero sí creo que es suficiente al menos revisan lo esencial.

13. Una vez realizada la Revisión ¿Qué papeles les entrega?

La oblea donde pasamos las RTV.

ENTREVISTA N° 3**Entrevista a Usuarios: Línea Pesada.****Usuario N°3: Sexo Masculino.**

1. ¿Quién le dice a Usted cuando tiene que revisar el vehículo?

Está en la fecha de vencimiento de la oblea anterior, lo que ya está pegado en el vidrio.

2. ¿A usted le piden la oblea de RTV, cuando circula por calle?

Sí, en algunos controles de la policía, ahora más por las fiestas. Sobre ruta seguro

3. ¿El personal del taller le explica a Usted el procedimiento que realiza el vehículo en la planta?

Sí, si me explica, creo que es según el empleado.

4. ¿Cuándo es rechazado el vehículo, le dicen las fallas y donde debe arreglarlo?

Las fallas si nos dicen, solo dan las novedades y donde arreglarlo no, después ya uno tiene que llevarlo al mecánico de confianza.

5. ¿Cree que el vehículo es un factor, en la causa de los accidentes de tránsito?

Sí, pero también mucho depende del hombre, a veces hay grandes accidentes y son OK (Cero Kilómetro).

6. ¿La Educación Vial en el conductor es importante?

Es imprescindible.

7. ¿Cuál cree usted que es el sistema más importante que debe revisarse?

Creo que los frenos y la dirección.

8. ¿Cree que es efectivo el Servicio (RTV) en la Provincia?

Hasta ahora si. Igual somos hijos del rigor necesitamos que nos exijan para poder hacerlo.

9. ¿Qué piensa del funcionamiento del taller de Revisión Técnica Vehicular?

El lugar está bien, nada mas que es muy caro, el año pasado cobraban menos ahora subió el 100%.

10. ¿Revisan en el vehículo los Sistemas de Seguridad Activo? ¿Cuáles?

Sí, me pidieron matafuego y las balizas del auto.

11. ¿Usted cree que es lo mismo revisar un vehículo particular que otro de mayor porte?

Sí son distintos, a mi me pidieron un matafuego de mayor tamaño, los vidrios sin polarizados, me revisaron las puertas, los vidrios, cinturones de seguridad y creo que para vehículos pesados debe ser más estricto.

12. ¿Usted cree que el tiempo que tardan en revisar el vehículo es suficiente?

Es rápido, lo que tardan más es entregar los papeles.

13. Una vez realizada la Revisión ¿Qué papeles les entrega?

Nos dicen las condiciones y las fallas que presenta y recién nos entrega la oblea.

ENTREVISTA N° 4

Entrevista a Usuarios: Línea Pesada.

Usuario N°4: Sexo Masculino.

1. ¿Quién le dice a Usted cuando tiene que revisar el vehículo?

Nadie. Lo traigo por que figura en la oblea la fecha de vencimiento.

2. ¿A usted le piden la oblea de RTV, cuando circula por calle?

No, en la calle no. En rutas nacionales y provinciales sí.

3. ¿El personal del taller le explica a Usted el procedimiento que realiza el vehículo en la planta?

Sí pero si uno le pregunta, sino capaz que ni te cuentan.

4. ¿Cuándo es rechazado el vehículo, le dicen las fallas y donde debe arreglarlo?

Sí, si me dicen en la ventanilla. Lo que no me dicen es donde arreglarlo.

5. ¿Cree que el vehículo es un factor, en la causa de los accidentes de tránsito?

Sí, aunque a veces es el hombre quien causa los accidentes.

6. ¿La Educación Vial en el conductor es importante?

Sí, totalmente mas para los que manejamos camiones es muy importante.

7. ¿Cuál cree usted que es el sistema más importante que debe revisarse?

Todos, en los camiones todos.

8. ¿Cree que es efectivo el Servicio (RTV) en la Provincia?

Sí, revisan todo.

9. ¿Qué piensa del funcionamiento de planta de Revisión Técnica Vehicular?

Normal, trabajan bien, creo que revisan lo esencial.

10. ¿Revisan en el vehículo los Sistemas de Seguridad Activa? ¿Cuáles?

Sí, totalmente. Nos piden todo, nosotros tenemos mayores exigencias por que somos camioneros..

11. ¿Usted cree que es lo mismo revisar un vehículo particular que otro de mayor porte?

No, son totalmente distintos. Creo que a nosotros nos exigen más.

12. ¿Usted cree que el tiempo que tardan en revisar el vehículo es suficiente?

Parece que sí, técnicamente parecen que revisan todo.

13. Una vez realizada la Revisión ¿Qué papeles les entrega?

La oblea que está todo bien.

ENTREVISTA N° 5

Entrevista a Usuarios: Línea Pesada.

Usuario N°5: Sexo Masculino.

1. ¿Quién le dice a Usted cuando tiene que revisar el vehículo?

En la oblea podemos ver la fecha de vencimiento..

2. ¿A usted le piden la oblea de RTV, cuando circula por calle?

A veces, generalmente en ruta.

3. ¿El personal del taller le explica a Usted el procedimiento que realiza el vehículo en la planta?

No, pero yo como ya vine varias veces ya se el procedimiento.

4. ¿Cuándo es rechazado el vehículo, le dicen las fallas y donde debe arreglarlo?

Si obvio que nos dicen, para poder arreglarlo, los que no dicen es donde llevar a arreglarlo.



5. ¿Cree que el vehículo es un factor, en la causa de los accidentes de tránsito?
Sí, aunque también el hombre tiene mayor culpa.

6. ¿La Educación Vial en el conductor es importante?
Sí, fundamental para ser conductor, a menos debe tener conocimiento de lo esencial.

7. ¿Cuál cree usted que es el sistema más importante que debe revisarse?
Los frenos, la dirección, los neumáticos.

8. ¿Cree que es efectivo el Servicio (RTV) en la Provincia?
Sí.

9. ¿Qué piensa del funcionamiento del taller de Revisión Técnica Vehicular?
Son buenos, yo estoy muy de acuerdo con todo lo que hacen, al menos yo nunca tuve problemas.

10. ¿Revisan en el vehículo los Sistemas de Seguridad Activa? ¿Cuáles?
Sí, me pidieron matafuegos, ven el capot, vidrios y luces en general, ven todo.

11. ¿Usted cree que es lo mismo revisar un vehículo particular que otro de mayor porte?
No, son muy diferentes creo que a los vehículos de mayor porte tienen más cosas para revisar y nos exigen las cosas, los matafuegos, la seguridad de las puertas.

12. ¿Usted cree que el tiempo que tardan en revisar el vehículo es suficiente?
Creo que sí, en realidad todo lo hacen las máquinas.-

13. Una vez realizada la Revisión ¿Qué papeles les entrega?
Los papeles del auto y la oblea de RTV.-



ANEXO Nº 4



GUÍA DE OBSERVACIONES

Tema: Educación Vial y Revisación Técnica Vehicular.

Objetivo: Conocer acerca de Educación Vial y Revisación Técnica Vehicular.

Aspectos a observar:

- ✓ La función de la Institución para la sociedad.
- ✓ El trabajo y las funciones que realiza el personal del taller dentro de la Institución.
- ✓ Las funciones del personal en las aéreas que a cada uno le corresponde.
- ✓ Observar la relación y el dialogo que tienen el personal del Taller de Revisación Técnica Vehicular con los usuarios que asisten al taller.
- ✓ La cantidad y tipo de vehículos que ingresan a la Institución.
- ✓ Los requisitos que solicitan a cada vehículo en particular.
- ✓ Conocimiento de Educación Vial de los usuarios.
- ✓ Conocimiento de Educación Vial de los talleristas.
- ✓ Importancia del control técnico del vehículo por parte de los usuarios y talleristas.
- ✓ Importancia del estado del vehículo.

Cantidad: 8 (ocho) observaciones.

Lugar: Taller R.T.V. PIOLI.

Fechas:

- Jueves 25 de Noviembre, horas 10.30 am.
- Viernes 26 de Noviembre, horas 10.30 am.
- Martes 4 de Diciembre, horas 10.30 am.
- Viernes 7 de Diciembre, horas 10.30 am.
- Lunes 10 de Diciembre, horas 10.30 am.
- Martes 11 de Diciembre, horas 10:00 am.
- Jueves 13 de Diciembre; hs 10.30 am.
- Lunes 17 de Diciembre; hs 10.30 am.



OBSERVACIONES

- **Observación:** N° 1.
- **Lugar:** Taller de Revisación Técnica Vehicular. PIOLI.
- **Fecha:** Jueves 25 de Noviembre, horas 10.30 am.

El día de la fecha me presenté en el Taller de Revisación Técnica Vehicular S.R.L. la cual se localiza en la Ciudad de Palpalá, Manzana N° 15, Lote N° 4, Parque Industrial Ingeniero Carlos Snopek, Provincia de Jujuy; buscando al Señor/a encargado de dicha Institución.

Él mismo se encontraba de viaje por razones de trabajo. Tomando comunicación con el personal administrativo que se encuentra en Mesa de Entrada me brindaron la información necesaria acerca del nombre y cargo de a quien debía dirigirme y cuándo poder ubicarlo.

Se trata de la Señora Gladis Pioli, la cual es apoderada de la Institución, la señora se encontraba ausente por razones de trabajo, podría después de las 10 am del día 26 de noviembre comunicarme con ella tranquilamente. También me brindaron el número telefónico de la Institución para poder llamar cuando sea necesario.

Dicho día, solo recorrí las instalaciones del taller.

Poniéndome de frente a la puerta de ingreso se puede visualizar que por el lado derecho cuenta con un pasillo, el cual se extiende a lo largo del taller, dentro del mismo por su lateral derecho encuentra con una ventanilla de Atención al Cliente, donde los empleados administrativo son los encargados de solicitar los requisitos necesarios del automóvil, para que luego ser revisados.

Siguiendo el recorrido a través del pasillo, por su lateral derecho se encuentra cubierto por paredes de vidrio, en esta área se ve al personal administrativo compuesto por tres a cuatro personas trabajando en computadoras; mas adelante siguiendo el recorrido del pasillo se ubican dos puertas, estas corresponden a los sanitarios y por último se observa, por paredes de vidrio, la sala de espera que cuenta con sillas de descanso.

También presentan ciertas comodidades como ser: aire acondicionado, maquinas expeditora de gaseosa y café, y por ultimo un televisor con canal privado.

En el lugar también se encuentra la ubicación de una ventanilla donde se entregan los papeles correspondientes a la R.T.V. de cada vehículo, es aquí donde los usuarios son llamados por medio del apellido y se le explica la situación de cada vehículo. Y es el personal quien los acompaña hacia su automóvil a pegar la oblea de R.T.V. en el parabrisas del vehículo.

Ubicándome nuevamente frente a la puerta de acceso, por el lado izquierdo se encuentran las puertas de ingreso de los vehículos al taller de inspección vehicular, esta se encuentran separadas del pasillo por paredes de vidrio, las cuales permiten al cliente observar el recorrido y las acciones que realiza el personal a cada uno de sus vehículos.

Dicho taller cuenta con tres puertas de entradas, dos de carga liviana y una entrada de carga pesada, por la misma ingresan colectivos, camiones y vehículos de gran porte.

Dentro del taller se puede observar diferentes maquinas ubicadas en fila, cada una tiene una función particular sobre el vehículo y una fosa donde se revisa la parte interna del automóvil, a dicho sector solo ingresa personal autorizado y está prohibido el ingreso de usuarios.



Pasados unos minutos vi al personal de la planta trabajar ordenadamente, cada uno en su área, cabe mencionar que la totalidad del personal que trabaja en todas las áreas de la Institución se trata de personal masculino.

Por otro lado también se observa el movimiento que realiza un vehículo al pasar por cada etapa dentro del taller de revisión técnica.

A cada persona que llega se le entrega un número, equivalente a su turno para ser recibido en las oficinas de Atención al Cliente, donde se cargan todos los datos y papeles del vehículo. Completado ese trámite, se ingresa a las líneas de inspección.

Allí se revisan la suspensión, los frenos y la alineación general, además del estado de los neumáticos, luces, gases, cinturones de seguridad, matafuegos, balizas y numeraciones.

La tercera y última etapa se realiza en las fosas mecánicas, donde los técnicos analizan el estado del tren delantero, la dirección y la parte interior de los neumáticos.

Finalizadas las instancias de control, los conductores aguardan los resultados, que pueden traducirse en tres clases de obleas: "Apto" (vehículo en óptimas condiciones para circulación), "Apto condicional" (cuenta con una prórroga de 60 días para solucionar los problemas detectados, antes de un nuevo chequeo obligatorio) y "Rechazado" (problemas considerados graves, con riesgos para el conductor y para terceros, con recomendación de no circular).

Antes de retirarme del lugar pude observar que el personal de la Institución se mostro algo inquieto e interesado en preguntar sobre mi presencia y mi interés en el campo.

Permanecí en el lugar hasta las hs 12, y luego me retire del campo.

OBSERVACIONES

- **Observación:** N° 2.
- **Lugar:** Taller Revisación Técnica. Vehicular PIOLI.
- **Fecha:** Viernes 26 de Noviembre, horas 10.30 am.

Dicho día me presenté en el lugar siendo las 10.30 horas, esperando hablar con la Sr. Gladis Pioli, Apoderada de la Institución, la misma se encontraba en el lugar, y que luego de un momento me recibiría.

La señora me recibió, 30 min después en su oficina, de manera amable.

Al parecer la señora ya había sido notificada de mi visita del día anterior al organismo, en un primer momento se mostro confundida ya que pensaba que iba en busca de una pasantía, o trabajo.

Procedí de manera cordial y clara a comentarle: mi nombre y apellido completo, la Facultad a la que pertenezco, la carrera que curso, el motivo de mi presencia y mi misión en el campo, también le brinde la información acerca de mi director de tesis y la estructura de las actividades que debía realizar en la Institución (observaciones y entrevistas)

La apoderada no mostro ningún inconveniente en las actividades que debía realizar salvo que por razones de seguridad y mayor confiabilidad me solicito una constancia expedida por la Facultad en la cual hace referencia mi calidad de alumna y el propósito de mi investigación, esta tenía que ser acompañada de una nota de seguro por cualquier tipo de accidente.



Minutos más tarde luego de una larga y extendida conversación con la encargada de la Institución, me retire del lugar siendo las 12.30 horas.

OBSERVACIONES

- **Observación:** N° 3.
- **Lugar:** Taller Revisación Técnica Vehicular. PIOLI.
- **Fecha:** Martes 4 de Diciembre, horas 10.30 am.

Una vez conseguidos los papeles solicitados por la Apoderada de la Institución de Revisación Técnica Vehicular; me hago presente en la empresa siendo las 10.30 horas para poder hablar con la señora.

Una vez reunidas se le entrego los papeles solicitados, para lo cual la apoderada manifestó hacerle llegar los documentos a su contador, de manera urgente para que pueda supervisar y verificar si los mismos son suficientes y correctos; y por ende poder empezar las investigación; por lo que me pidió llamarla al día siguiente al organismo para acordar las visitas al lugar.

Siendo las hs 11 del día 5 de Diciembre, después de mucho insistir, logro comunicarme telefónicamente con el organismo y conversar así con la Sra. Gladis Pioli, la cual manifiesta que no existe ningún inconveniente con los papeles presentados y que podía presentarme en cualquier momento a realizar las prácticas de observación y entrevistas que requiere mi trabajo de investigación.

OBSERVACIONES

- **Observación:** N° 4.
- **Lugar:** Taller R.T.V. PIOLI.
- **Fecha:** Viernes 7 de Diciembre, horas 10.30 am.

Después de todo el trámite realizado tanto en la Facultad como en la Institución de R.T.V. me presento en la misma siendo la hora indicada y acompañada de mi padre.

Así mismo antes de comenzar con la tarea de investigación se pudo notar al personal de la planta trabajar con normalidad y haciendo las tareas que les corresponde.

Dicho día, en el taller de R.T.V. se encontraban a la espera de ser atendidos los siguientes vehículos:

- 2 vehículos utilitarios, Kangoo, marca Renault.
- 1 colectivo pertenecientes a la empresa Urbano. Maraca Mercedes Benz
- 1 camión con acoplado, marca Iveco.
- Una camioneta Ford f-100
- 1 Ford Escort.

Y dentro del taller ya se encontraba siendo revisados los siguientes vehículos:

- Utilitario, marca Renault de la empresa EJESA.
- Un vehículo, Chevrolet Corsa.
- Un vehículo Fiat Spazio.

En dicha día, se pudo observar la siguiente situación: a cada persona que llega se le entrega un número, equivalente a su turno para ser recibido en las oficinas de Atención al Cliente, donde se cargan todos los datos y papeles del vehículo. Completado ese trámite, se ingresa a las líneas de inspección.

Allí se revisan la suspensión, los frenos y la alineación general, además del estado de los neumáticos, luces, gases, cinturones de seguridad, matafuegos, balizas y numeraciones.

La tercera y última etapa se realiza en las fosas mecánicas, donde los técnicos analizan el estado del tren delantero, la dirección y la parte interior de los neumáticos.

Finalizadas las instancias de control, los conductores aguardan los resultados, que pueden traducirse en tres clases de obleas: "Apto" (vehículo en óptimas condiciones para circulación), "Apto condicional" (cuenta con una prórroga de 60 días para solucionar los problemas detectados, antes de un nuevo chequeo obligatorio) y "Rechazado" (problemas considerados graves, con riesgos para el conductor y para terceros, con recomendación de no circular).

Con respecto a la observación hecha en el taller de Revisación Técnica Vehicular, se pudo constatar la poca relación que existe entre el usuario y el personal del taller.

El escaso diálogo que se observa, se produce a partir de la primera instancia donde el vehículo es controlado por personal de la Institución que verifica el número de chasis, motor y cinturón de seguridad, (en algunos casos se controla el baúl, integridad de faros, asientos traseros y pocas veces matafuegos y levanta vidrios).

A partir de esta instancia el personal se desvincula totalmente del usuario haciéndose cargo del vehículo, donde es conducido por el tallerista a través de las diferentes instancias, ya que las mismas son máquinas y el personal solo se encarga de la ubicación correcta del vehículo en cada una; es por ello que el usuario no tiene intervención alguna.

Por último el empleado encargado de entregar los papeles del vehículo, solo se limita y hace referencia a la clasificación que recibe el mismo (sea, aprobado, condicionado o rechazado) y las razones de las fallas, por las cuales recibe dicha clasificación, sin tener más diálogo con el usuario.

En el transcurso de la observación tuve la oportunidad de conversar con el Señor Daniel Pioli, hijo de la apoderada, quien me brindó una buena atención explicándome las actividades de la planta, las tareas que realiza el personal, presentándome a los ingenieros encargados y brindándome un espacio físico dentro de la oficina de sistemas para trabajar y hacer mi trabajo de investigación.

Después de un determinado tiempo por razones climáticas (lluvias de fuerte intensidad) y debido a la baja de tensión existente por el clima, las máquinas de la planta y las computadoras se apagaban, por lo que no pude hacer observaciones a los empleados del taller, sin embargo me permitió realizar entrevistas a dos ingenieros en el área de sistema (ver entrevistas).

Una vez concluidas las mismas y después de haber conocido a los empleados, me retiré del lugar, siendo las horas 12 am.

OBSERVACIONES

- **Observación:** N° 5.
- **Lugar:** Taller Revisación Técnica Vehicular. PIOLI.
- **Fecha:** Lunes 10 de Diciembre, horas 10.30 am.

Siendo la hora indicada me hice presente en la Institución R.T.V, ante la Apoderada a quien le comunico que me encuentro en el lugar para realizar el trabajo de investigación. En el ingreso se observó que el personal de dicha Institución se encontraba realizando sus tareas laborales.

En la recorrida por el predio pude observar que los empleados desempeñaban distintas actividades de las cuales; en el sector del taller se encontraban auxiliares y técnicos ejecutando las tareas que por rol les compete y se observaba que en la Institución solo estaba presente un ingeniero mecánico el cual cumplía tareas tanto en taller como en el área sistema, también pude observar personas en sala de espera.

Con respecto a los vehículos que en el momento se encontraban siendo inspeccionados pude divisar los siguientes:

- Un colectivo de transporte de pasajeros. Empresa Urbano.
- Un auto Fiat Spazio.
- Un auto Ford Escort.
- Una camioneta Peugeot.

Una vez que los vehículos antes mencionados finalizaron con su inspección y se retiraron del sector del taller, el grupo de vehículos en espera hacen su ingreso.

Se pudo observar la siguiente situación: a cada persona que llega se le entrega un número, equivalente a su turno para ser recibido en las oficinas de Atención al Cliente, donde se cargan todos los datos y papeles del vehículo. Completado ese trámite, se ingresa a las líneas de inspección.

Allí se revisan la suspensión, los frenos y la alineación general, además del estado de los neumáticos, luces, gases, cinturones de seguridad, matafuegos, balizas y numeraciones.

La tercera y última etapa se realiza en las fosas mecánicas, donde los técnicos analizan el estado del tren delantero, la dirección y la parte interior de los neumáticos.

Finalizadas las instancias de control, los conductores aguardan los resultados, que pueden traducirse en tres clases de obleas: "Apto" (vehículo en óptimas condiciones para circulación), "Apto condicional" (cuenta con una prórroga de 60 días para solucionar los problemas detectados, antes de un nuevo chequeo obligatorio) y "Rechazado" (problemas considerados graves, con riesgos para el conductor y para terceros, con recomendación de no circular).

Luego de la situación establecida visualizo desde el inicio el procedimiento que se realiza un vehículo en su verificación, el cual sucede de la siguiente manera:

En primera instancia el rodado antes de entrar al taller es controlado por personal de la Institución quienes verifican el número de chasis, motor y cinturón de seguridad, (en algunos casos se controlan el baúl, integridad de faros, asientos traseros y pocas veces matafuegos y levanta vidrios). Una vez ejecutado esto ingresan al taller diferenciados de vehículos livianos y pesados donde:

Vehículos Livianos: El vehículo es inspeccionado en:



Control y Alineación Al Paso: Segunda instancia donde el vehículo pasa por una placa llamada *Deriva* atreves de esto solo pasa la rueda izquierda delantera, y luego la rueda izquierda trasera la misma permite ver la alineación de la rueda, si la placa se mueve hacia la izquierda o hacia la derecha implica que las ruedas están desalineadas.

Suspensión y Peso: Instancia donde el vehículo es pesado en su totalidad pero en dos momentos; en primer lugar las placas miden el peso del eje delantero y luego el peso del eje trasero, la sumatoria de estos dan como resultado el peso total del vehículo. Con respecto a la suspensión estas placas proporcionan un movimiento vibratorio las cuales examinan el estado de los amortiguadores.

Frenómetro y Fotovalidación: En esta cuarta instancia se coloca el eje delantero en una placa llamadas *frenómetro* las cuales tienen unos rodillos que hacen girar las ruedas del vehículo. Luego el operador debe de presionar los pedales de freno y luego el freno de mano, de esta manera se puede medir en tres instancias: los frenos delanteros, los frenos traseros. Con respecto a la *fotovalidación* al vehículo se le toman dos fotografías de los laterales, las cuales luego son impresas y guardadas como legajo del vehículo en la Institución y que sirven como validación que el vehículo pasó por la revisión técnica.

Control de Gases y Ruidos: En esta quinta instancia, al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape la cual mide el humo que arroja, este puede ser de diesel o naftero. Con respecto al ruido se acerca un aparato pequeño llamado *sonómetro*, lo más cerca posible del vehículo y se le pide al operador que se encuentra dentro del vehículo que acelere, el ruido que produce la aceleración es medida por el aparato.

Alineación e Intensidad de Faros: En la sexta instancia se le pide al operador que encienda las luces del vehículo las mismas son las luces altas, luces bajas, luces de posición, luces de giro, luces de retroceso, de patente y a través de un aparato especial mide la intensidad y alineación de los faros.

Fosa y Control de Holguera: En esta instancia mediante la observación análisis por parte del personal dentro de la fosa y a través las placas que sostiene el eje delantero, (figura 2), las cuales proporcionan un movimiento vibratorio, se pueden examinar el estado de las diferentes pieza. Se revisa así el juego de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, barra estabilizadora, crucetas de cardam, caja de velocidades, etcétera.

Vehículos Pesados: Para la inspección de dichos vehículos el procedimiento es similar al de los vehículos livianos, con la salvedad que estos presentan mayor exigencia debido a su tamaño.

Un vehículo pesado es inspeccionado en:

Control y Alineación Al Paso: Segunda instancia donde el vehículo pasa por una placa llamada *Deriva* atreves de esto solo pasa la rueda izquierda delantera, y luego la rueda izquierda trasera la misma permite ver la alineación de la rueda, si la placa se mueve hacia la izquierda o hacia la derecha implica que las ruedas están desalineadas.

Suspensión y Peso: Instancia donde el vehículo es pesado en su totalidad pero en dos momentos; en primer lugar las placas miden el peso del eje delantero y luego el peso del eje trasero, la sumatoria de estos dan como resultado el peso total del vehículo. Con respecto a la suspensión estas placas proporcionan un movimiento vibratorio las cuales examinan el estado de los amortiguadores.

Frenómetro y Fotovalidación: En esta cuarta instancia se coloca el eje delantero en una placa llamadas *frenómetro* las cuales tienen unos rodillos que hacen girar las ruedas del vehículo. Luego el operador debe de presionar los pedales de freno y luego el freno de mano, de esta manera se puede medir en tres instancias: los frenos delanteros, los frenos traseros. Con respecto a la *fotovalidación* al vehículo se le toman dos fotografías de los laterales, las cuales luego son impresas y guardadas como legajo del vehículo en la Institución y que sirven como validación, que el vehículo pasó por la revisión técnica.

Control de Gases y Ruidos: En esta quinta instancia, al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape la cual mide el humo que arroja, este puede ser de diesel o naftero. Con respecto al ruido se acerca un aparato pequeño llamado *sonómetro*, lo más cerca posible del vehículo y se le pide al operador que se encuentra dentro del vehículo que acelere, el ruido que produce la aceleración es medida por dicho aparato.

Alineación e Intensidad de Faros: En la sexta instancia se le pide al operador que encienda las luces del vehículo las mismas son las luces altas, luces bajas, luces de posición, luces de giro, luces de retroceso, de patente y a través de un aparato especial mide la intensidad y alineación de los faros.

Fosa y Control de Holguera: En esta instancia mediante la observación análisis por parte del personal dentro de la fosa y a través las placas que sostiene el eje delantero, (figura 2), las cuales proporcionan un movimiento vibratorio, se pueden examinar el estado de las diferentes pieza. Se revisa así el juego de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, barra estabilizadora, crucetas de cardam, caja de velocidades, etcétera.

Una vez que los vehículos ya han sido examinados los mismos se retiran del taller y son colocados en el estacionamiento por sus dueños, los cuales deben de esperar, a ver las novedades que presenta su automóvil, el trámite de entrega de papeles solo lleva en algunos casos de a 10 a 15 minutos.

Existen tres posibilidades para los vehículos después de su verificación estas pueden ser:

Aprobados: Cuando el vehículo no presenta ninguna falla técnica mecánica que afecte la seguridad tanto del vehículo como de su conductor y/o pasajeros, en este caso se le entrega una planilla y se pega la oblea en el parabrisas del vehículo, y se encuentra apto para circular hasta que el mismo se venza, la fecha de vencimiento se encuentra escrita en la misma oblea.

Condicionado: Es cuando el vehículo presenta fallas que no son tan graves como ser, por ejemplo los polarizados en sus vidrios. A ellos se les entrega la ficha del vehículo con las indicaciones y fallas que presentan las cuales debe de solucionar, el mismo tiene un plazo de 30 días para hacerlo, de lo contrario deberá volver a abonar la inspección técnica de su vehículo.

Rechazado: El vehículo presenta fallas técnicas mecánicas que afectan gravemente la seguridad del vehículo, su conductor y/o pasajeros, por ello no es apto para circular por la vía pública ya que el mismo es un riesgo potencial de accidente.

Una vez que el vehículo a cumplido con el trámite exigido por la ley, sea cual sea su clasificación, el mismo se retira del lugar.

Pasado el tiempo y una vez observado el recorrido que realiza el vehículo por la planta de Revisación Técnica Vehicular y luego de haber tomado los datos necesarios para mi

trabajo de investigación me retiro del lugar siendo las 12.30 horas despidiéndome de la apoderada, y confirmando mi próxima visita.

OBSERVACIONES

- **Observación:** N° 6.
- **Lugar:** Taller Revisación Técnica Vehicular PIOLI.
- **Fecha:** Martes 11 de Diciembre, horas 10:00 am.

Siendo la hora indicada me hice presente en la Institución de Revisación Técnica Vehicular, ante la Apoderada a la cual le comunico mi presencia y mi tarea a realiza.

En el ingreso se observó que el personal de la Institución se encontraba realizando las tareas laborales que les compete.

En el ingreso a la empresa se puede observar una fila de vehículos, los cuales se encuentran a la espera de ser atendidos para realizar su revisión técnica, estos se tratan de:

En tanto en el ingreso de vehículos de Línea Pesada, se puede observar:

- Un camión de la línea Iveco.
- Un camión línea Scania.

Los mismos se encuentran a próximos a ser examinados.

Mientras que la puerta de ingreso de vehículos de Línea Liviana, ubicado al medio, no se encontraba funcionando al servicio de los clientes, ya que presentaba fallas técnicas.

En tanto el ingreso del lado derecho el cual se encuentra junto al pasillo se encontraba funcionando a la normalidad.

En el ingreso al mismo se puede observar los siguientes vehículos a la espera de ser atendidos:

- Un automóvil Ford Fiesta.
- Un automóvil Fiat Duna.
- Un automóvil Fiat Uno.
- Un automóvil Wolsvagen Gol.

Dentro del predio se puede observar los siguientes vehículos:

- En tanto en la línea pesada no se encontraba ningún vehículo haciendo el recorrido.
- Mientras que haciendo su recorrido en línea liviana se encontraban dos vehículos:
 - en el área de la fosa se encontraba un Chevrolet Corsa.
 - en el área del frenómetro se encontraba un Fiat Siena.

También se puede apreciar poca cantidad de gente en la sala de espera, y que los mismos se encuentran totalmente desentendidos con el vehículo. Mientras que en las afueras de la institución también se observa a usuarios a la espera de su automóvil, y estos se encuentran realizando tareas desvinculadas con la revisión del vehículo.

Luego de apreciar el lugar y al personal, me dispongo a observar las tareas de cada empleado; en un momento dado me ubico en la puerta de ingreso y observé el ingreso del automóvil Ford Fiesta, se aprecio a uno de los empleados como realiza su tarea en el

vehículo; donde el empleado llama al dueño del mismo y le pide que abra el capot del vehículo, luego revisa número de motor, continua abriendo sus puertas y verificando por dentro el número de chasis, las puertas y la ventanillas; luego se dirige al baúl donde revisa su integridad y el matafuego (examina su tamaño, su integridad, fecha de vencimiento precinto de seguridad etcétera).

Una vez revisado esto le pide las llaves al conductor y es el empleado de la Institución, quien conduce el vehículo hasta el final del recorrido haciendo pasar el mismo por las diferentes áreas para que sea examinado por las distintas maquinas y por los empleados del taller.

En tanto el recorrido que hace el mismo se trata de en un primer momento de la *placa de alineación* del vehículo donde solo pasa por la misma la rueda derecha del vehículo.

Luego, se dirige a las placas de suspensión y peso, donde se coloca el tren delantero sobre estas placas, las cuales producen un movimiento vibratorio, y mediante el cual se mide la suspensión, esta placa también puede medir el peso del vehículo, el mismo procedimiento se realiza con el tren trasero también midiendo la suspensión y peso; la sumatoria de ambos pesos dan como resultado el peso total del vehículo.

Pasando por otra instancia el vehículo se dirige hacia unos rodillos, los cuales se encuentran en el suelo y permiten medir la capacidad de frenado del vehículo tanto el tren delantero, el tren trasero y el freno de mano, esto se realiza cuando en el vehículo colocan las ruedas delanteras sobre los rodillos, estos los hacen girar y mediante un movimiento de frenado que realiza el operador se mide de la capacidad de frenado.

En otra instancia al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape el cual permite mediante una maniobra de aceleración que realiza el operador medir la cantidad de gases que emite el mismo.

Siguiendo con el recorrido se coloca al tren delantero de las ruedas del automóvil sobre unas placas, las cuales se encuentran en el piso y permiten mediante diferentes movimientos lateralizados, observar el sistema de dirección. Mientras las ruedas delanteras están sobre las placas, debajo de este también se encuentra la fosa donde el operador puede observar a la vez los juegos de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, barra estabilizadora, crucetas de cardam, caja de velocidades, etc.

Una vez concluido el recorrido, se toma una fotografía de los laterales del vehículo, y sirve para confeccionar la ficha técnica, esta es entregada a su dueño quien luego pasa a sala de espera hasta que los papeles sean clasificados y puestos a disposición de su dueño.

Dicho trámite, tanto la revisión de los elementos de seguridad como su paso por las diferentes máquinas y la espera de los papeles con su calificación dura aproximadamente unos 20 minutos.

Mientras observaba el recorrido del vehículo a lo largo de la planta, tratándose del Ford Fiesta, ya en la segunda instancia del mismo se puede apreciar el ingreso del próximo vehículo, se trata de un Fiat Duna, de esta manera se ve que los vehículos ingresan al taller por una distancia de no más de 10 metros entre ellos.

Con respecto al segundo vehículo que hizo su ingreso al taller se observo: a uno de los empleados como realiza su tarea en el vehículo; donde el tallerista llama al dueño del automóvil y le pide que abra el capot del vehículo, luego revisar número de motor,

continúa abriendo sus puertas y verificando por dentro de este el número de chasis, las puertas y la ventanillas; luego se dirige al baúl donde revisa su integridad y el matafuego (examina su tamaño, su integridad, fecha de vencimiento precinto de seguridad etcétera).

Una vez revisado esto le pide las llaves al conductor y es el empleado de la Institución, quien conduce el vehículo hasta el final del recorrido haciendo pasar el mismo por las diferentes áreas para que sea examinado por las distintas máquinas y por los empleados del taller.

En tanto el recorrido que hace el mismo se trata de en un primer momento de la *placa de alineación* del vehículo donde solo pasa por la misma la rueda derecha del vehículo.

Luego, se dirige a las placas de suspensión y peso, donde se coloca el tren delantero sobre estas placas, las cuales producen un movimiento vibratorio, y mediante el cual se mide la suspensión, esta placa también puede medir el peso del vehículo, el mismo procedimiento se realiza con el tren trasero también midiendo la suspensión y peso; la sumatoria de ambos pesos dan como resultado el peso total del vehículo.

Pasando por otra instancia el vehículo se dirige hacia unos rodillos, los cuales se encuentran en el suelo y permiten medir la capacidad de frenado del vehículo tanto el tren delantero, el tren trasero y el freno de mano, esto se realiza cuando en el vehículo colocan las ruedas delanteras sobre los rodillos, estos los hacen girar y mediante un movimiento de frenado que realiza el operador se mide de la capacidad de frenado.

En otra instancia al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape el cual permite mediante una maniobra de aceleración que realiza el operador medir la cantidad de gases que emite el mismo.

Siguiendo con el recorrido se coloca al tren delantero de las ruedas del automóvil sobre unas placas, las cuales se encuentran en el piso y permiten mediante diferentes movimientos lateralizados, observar el sistema de dirección. Mientras las ruedas delanteras están sobre las placas, debajo de este también se encuentra la fosa donde el operador puede observar a la vez los juegos de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, barra estabilizadora, crucetas de cardam, caja de velocidades, etc.

Una vez concluido el recorrido, se toma una fotografía de los laterales del vehículo, y sirve para confeccionar la ficha técnica, esta es entregada a su dueño quien luego pasa a sala de espera hasta que los papeles sean clasificados y puestos a disposición de su dueño.

A tercer vehículo, uno de los empleados llama al dueño del mismo y le pide que abra el capot del vehículo, luego revisar número de motor, continúa abriendo sus puertas y verificando por dentro de este el número de chasis, las puertas y la ventanillas; luego se dirige al baúl donde revisa su integridad y el matafuego (en el examina su tamaño, su integridad, fecha de vencimiento precinto de seguridad etcétera).

Una vez revisado esto le pide las llaves al conductor y es el empleado de la Institución, quien conduce el vehículo hasta el final del recorrido haciendo pasar el mismo por las diferentes áreas para que sea examinado por las distintas máquinas y por los empleados del taller.

En tanto el recorrido que hace el mismo se trata de en un primer momento de la *placa de alineación* del vehículo donde solo pasa por la misma la rueda derecha del vehículo.

Luego, se dirige a las placas de suspensión y peso, donde se coloca el tren delantero sobre estas placas, las cuales producen un movimiento vibratorio, y mediante el cual se mide la suspensión, esta placa también puede medir el peso del vehículo, el mismo procedimiento se realiza con el tren trasero también midiendo la suspensión y peso; la sumatoria de ambos pesos dan como resultado el peso total del vehículo.

Pasando por otra instancia el vehículo se dirige hacia unos rodillos, los cuales se encuentran en el suelo y permiten medir la capacidad de frenado del vehículo tanto el tren delantero, el tren trasero y el freno de mano, esto se realiza cuando en el vehículo colocan las ruedas delanteras sobre los rodillos, estos los hacen girar y mediante un movimiento de frenado que realiza el operador se mide de la capacidad de frenado.

En otra instancia al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape el cual permite mediante una maniobra de aceleración que realiza el operador medir la cantidad de gases que emite el mismo.

Siguiendo con el recorrido se coloca al tren delantero de las ruedas del automóvil sobre unas placas, las cuales se encuentran en el piso y permiten mediante diferentes movimientos lateralizados, observar el sistema de dirección. Mientras las ruedas delanteras están sobre las placas, debajo de este también se encuentra la fosa donde el operador puede observar a la vez los juegos de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, barra estabilizadora, crucetas de cardam, caja de velocidades, etc.

Una vez concluido el recorrido, se toma una fotografía de los laterales del vehículo, y sirve para confeccionar la ficha técnica, esta es entregada a su dueño quien luego pasa a sala de espera hasta que los papeles sean clasificados y puestos a disposición de su dueño.

Dicho tramite tanto la revisión de los elementos de seguridad como su paso por las diferentes máquinas y la espera de los papeles con su calificación dura aproximadamente unos 20 minutos.

Entre las distintas observaciones que se realizaron a los diferentes vehículos, se puede observar que el recorrido que ejecutan los automóviles que ingresan a la empresa con el objeto de verificar su condición para circular sobre la vía pública es el mismo; la diferencia que puede radicar entre los mismos se debe a, los diferentes tipos de cargo o uso (Línea Pesado o Línea liviano) y en los elementos de seguridad ya que para cada uno es distinta la exigencia.

OBSERVACIONES

- **Observación:** N°7.
- **Lugar:** Taller Revisación Técnica Vehicular. PIOLI.
- **Fecha:** Jueves 13 de Diciembre; hs 10.30 am.

Me presenté en la Institución el día indicado a horas 10.30, de la misma manera que en las observaciones anteriores procedí a ubicarme en un lugar estratégico donde no interrumpa la actividad de los empleados, pero que a la vez pueda observar sus actividades.

Al igual que los días anteriores la Institución se encontraba trabajando normalmente y cumpliendo con las actividades que les corresponde.

Los usuarios que estaban a la espera de su vehículo, se encontraban en sala de espera y estos no mostraban ningún interés en lo que sucede con el vehículo y/o el procedimiento por el cual recorre, ya que se encontraban realizando tareas desvinculadas con el procedimiento de la institución.

Luego de apreciar el lugar y al personal, me dispongo a observar las tareas de cada empleado; en un momento dado me ubico en la puerta de ingreso y observe el ingreso del automóvil Ford Ka, se aprecio a uno de los empleados como realiza su tarea en el vehículo; donde el empleado llama al dueño del mismo y le pide que abra el capot del vehículo, luego revisa número de motor, continua abriendo sus puertas y verificando por dentro de este el numero de chasis, las puertas y las ventanillas; luego se dirige al baúl donde revisa su integridad y matafuego (examina su tamaño, su integridad, fecha de vencimiento precinto de seguridad etcétera).

Una vez revisado esto le pide las llaves al conductor y es el empleado de la Institución, quien conduce el vehículo hasta el final del recorrido haciendo pasar el mismo por las diferentes áreas para que sea examinado por las distintas maquinas y por los empleados del taller.

En tanto el recorrido que hace el mismo se trata de en un primer momento de la *placa de alineación* del vehículo donde solo pasa por la misma la rueda derecha del vehículo.

Luego, se dirige a las placas de suspensión y peso, donde se coloca el tren delantero sobre estas placas, las cuales producen un movimiento vibratorio, y mediante el cual se mide la suspensión, esta placa también puede medir el peso del vehículo, el mismo procedimiento se realiza con el tren trasero también midiendo la suspensión y peso; la sumatoria de ambos pesos dan como resultado el peso total del vehículo.

Pasando por otra instancia el vehículo se dirige hacia unos rodillos, los cuales se encuentran en el suelo y permiten medir la capacidad de frenado del vehículo tanto el tren delantero, el tren trasero y el freno de mano, esto se realiza cuando en el vehículo colocan las ruedas delanteras sobre los rodillos, estos los hacen girar y mediante un movimiento de frenado que realiza el operador se mide de la capacidad de frenado.

En otra instancia al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape el cual permite mediante una maniobra de aceleración que realiza el operador medir la cantidad de gases que emite el mismo.

Siguiendo con el recorrido se coloca al tren delantero de las ruedas del automóvil sobre unas placas, las cuales se encuentran en el piso y permiten mediante diferentes movimientos lateralizados, observar el sistema de dirección. Mientras las ruedas delanteras están sobre las placas, debajo de este también se encuentra la fosa donde el operador puede observar a la vez los juegos de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, barra estabilizadora, crucetas de cardam, caja de velocidades, etc.

Una vez concluido el recorrido, se toma una fotografía de los laterales del vehículo, y sirve para confeccionar la ficha técnica, esta es entregada a su dueño quien luego pasa a sala de espera hasta que los papeles sean clasificados y puestos a disposición de su dueño.

Dicho tramite tanto la revisión de los elementos de seguridad como su paso por las diferentes máquinas y la espera de los papeles con su calificación dura aproximadamente 20 minutos.



Mientras observaba el recorrido del vehículo a lo largo de la planta, tratándose del Ford Ka, ya en la segunda instancia del mismo se puede apreciar el ingreso del próximo vehículo el mismo, se trata de un Fiat Duna, de esta manera se ve que los vehículos ingresan al taller por una distancia de no más de 10 metros entre ellos.

Con respecto al segundo vehículo que hizo su ingreso al taller se observó: a uno de los empleados como realiza su tarea en el vehículo El tallerista llama al dueño del automóvil y le pide que abra el capot del vehículo, luego revisar número de motor, continua abriendo sus puertas y verificando por dentro de este el número de chasis, las puertas y las ventanillas; luego se dirige al baúl donde revisa su integridad y el matafuego (en el examina su tamaño, su integridad, fecha de vencimiento precinto de seguridad etcétera)

Una vez revisado esto le pide las llaves al conductor y es el empleado de la Institución, quien conduce el vehículo hasta el final del recorrido haciendo pasar el mismo por las diferentes áreas para que sea examinado por las distintas maquinas y por los empleados del taller.

En tanto el recorrido que hace el mismo se trata de en un primer momento de la *placa de alineación* del vehículo donde solo pasa por la misma la rueda derecha del vehículo.

Luego, se dirige a las placas de suspensión y peso, donde se coloca el tren delantero sobre estas placas, las cuales producen un movimiento vibratorio, y mediante el cual se mide la suspensión, esta placa también puede medir el peso del vehículo, el mismo procedimiento se realiza con el tren trasero también midiendo la suspensión y peso; la sumatoria de ambos pesos dan como resultado el peso total del vehículo.

Pasando por otra instancia el vehículo se dirige hacia unos rodillos, los cuales se encuentran en el suelo y permiten medir la capacidad de frenado del vehículo tanto el tren delantero, el tren trasero y el freno de mano, esto se realiza cuando en el vehículo colocan las ruedas delanteras sobre los rodillos, estos los hacen girar y mediante un movimiento de frenado que realiza el operador se mide de la capacidad de frenado.

En otra instancia al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape el cual permite mediante una maniobra de aceleración que realiza el operador medir la cantidad de gases que emite el mismo.

Siguiendo con el recorrido se coloca al tren delantero de las ruedas del automóvil sobre unas placas, las cuales se encuentran en el piso y permiten mediante diferentes movimientos lateralizados, observar el sistema de dirección. Mientras las ruedas delanteras están sobre las placas, debajo de este también se encuentra la fosa donde el operador puede observar a la vez los juegos de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, barra estabilizadora, crucetas de cardam, caja de velocidades, etc.

Una vez concluido el recorrido, se toma una fotografía de los laterales del vehículo, y sirve para confeccionar la ficha técnica, esta es entregada a su dueño quien luego pasa a sala de espera hasta que los papeles sean clasificados y puestos a disposición de su dueño.

En otra situación, con un segundo vehículo ocurre lo siguiente: a cada persona que llega se le entrega un número, equivalente a su turno para ser recibido en las oficinas de Atención al Cliente, donde se cargan todos los datos y papeles del vehículo. Completado ese trámite, se ingresa a las líneas de inspección.

Allí se revisan la suspensión, los frenos y la alineación general, además del estado de los neumáticos, luces, gases, cinturones de seguridad, matafuegos, balizas y numeraciones.

La tercera y última etapa se realiza en las fosas mecánicas, donde los técnicos analizan el estado del tren delantero, la dirección y la parte interior de los neumáticos.

Finalizadas las instancias de control, los conductores aguardan los resultados, que pueden traducirse en tres clases de obleas: "Apto" (vehículo en óptimas condiciones para circulación), "Apto condicional" (cuenta con una prórroga de 60 días para solucionar los problemas detectados, antes de un nuevo chequeo obligatorio) y "Rechazado" (problemas considerados graves, con riesgos para el conductor y para terceros, con recomendación de no circular).

Si bien las situaciones que se presentan en las observaciones son las mismas los resultados varían, ya que son distintos los vehículos que ingresa al taller y la cantidad varia; los días anteriores había observado el recorrido de los vehículos particulares a través de las distintas instancias y de la misma manera procedí a observar los vehículos que ingresan por la puerta de Línea Pesada, observando particularmente a los vehículos de transportes de pasajeros, más precisamente a los colectivos y/o tráfico.

En la primera instancia se pudo apreciar a uno de los empleados realizar su tarea en un colectivo de la empresa Unión Bus presente a ser inspeccionado por la entidad; donde el empleado llama al chofer del mismo y le pide que abra la puerta del colectivo, este ingresa y revisa el motor, la apertura de sus puertas (depresores de puerta delantera y trasera), la integridad de los vidrios y los asientos, los martillos de seguridad (cantidad necesaria), si presenta o no matafuego (revisando en el mismo su tamaño, su integridad, fecha de vencimiento precinto de seguridad etcétera), las luces de colores, luces retroreflectivas, (luces de descenso y luz de escalera).

Una vez revisado esto, se le pide las llaves al conductor y es el empleado de la Institución quien conduce el vehículo hasta el final del recorrido haciendo pasar al vehículo por las diferentes áreas para que sea examinado por las distintas máquinas y por los empleados del taller.

En tanto el recorrido que hace el mismo se trata en un primer momento de la *placa de alineación*, luego se dirige a las *placas de suspensión y peso*, pasando por la otra instancia el vehículo se dirige hacia unos rodillos los cuales se encuentran en el suelo y permiten medir la capacidad de frenado del vehículo tanto del tren delantero, el tren trasero y el freno de mano, el mismo se realiza cuando en el vehículo coloca las ruedas delanteras sobre los rodillos, estos hacen girar las ruedas y mediante un movimiento que realiza el operador, midiendo de esta manera la capacidad de frenado.

Luego en otra instancia al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape el cual permite mediante una maniobra de aceleración que realiza el operador, medir la cantidad de gases que emite.

Siguiendo con el recorrido se coloca al tren delantero de las ruedas del automóvil sobre unas placas, las cuales se encuentran en el piso y permiten mediante diferentes movimientos lateralizados observar el sistema de dirección, mientras que las ruedas delanteras están sobre las placas. Debajo de este también se encuentra la fosa donde el operador puede observar a la vez los juegos de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, crucetas de cardam, caja de velocidades, etc. La observación en esta área es más estricta que en las anteriores con mayor cantidad de sistemas a observar y analizar.



Una vez concluido el recorrido del mismo se le toma una fotografía de los laterales del vehículo, y esta sirve para confeccionar la ficha técnica. Y son entregados a su conductor quien luego pasa a sala de espera hasta que los papeles sean calificados y puestos a su disposición.

En una segunda situación se pudo apreciar a uno de los empleados realizar su tarea en un colectivo de la empresa Palbus, presente a ser inspeccionado por la entidad.

El empleado llama al chofer y le pide que abra la puerta del colectivo, este ingresa y revisa el motor, la apertura de sus puertas (depresores de puerta delantera y trasera), la integridad de los vidrios y los asientos, los martillos de seguridad (cantidad necesaria), si presenta o no matafuego (revisando en el mismo su tamaño, su integridad, fecha de vencimiento precinto de seguridad etcétera), las luces de colores, luces retroreflectivas, (luces de descenso y luz de escalera).

Una vez revisado esto, se le pide las llaves al conductor y es el empleado de la Institución quien conduce el vehículo hasta el final del recorrido haciendo pasar al vehículo por las diferentes áreas para que sea examinado por las distintas maquinas y por los empleados del taller.

En tanto el recorrido que hace el mismo se trata en un primer momento de la *placa de alineación*, luego se dirige a las *placas de suspensión y peso*, pasando por la otra instancia el vehículo se dirige hacia unos rodillos los cuales se encuentran en el suelo y permiten medir la capacidad de frenado del vehículo tanto del tren delantero, el tren trasero y el freno de mano, el mismo se realiza cuando en el vehículo coloca las ruedas delanteras sobre los rodillos, estos hacen girar las ruedas y mediante un movimiento que realiza el operador, midiendo de esta manera la capacidad de frenado.

Luego en otra instancia al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape el cual permite mediante una maniobra de aceleración que realiza el operador, medir la cantidad de gases que emite.

Siguiendo con el recorrido se coloca al tren delantero de las ruedas del automóvil sobre unas placas, las cuales se encuentran en el piso y permiten mediante diferentes movimientos lateralizados observar el sistema de dirección, mientras que las ruedas delanteras están sobre las placas. Debajo de este también se encuentra la fosa donde el operador puede observar a la vez los juegos de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, crucetas de cardam, caja de velocidades, etc. La observación en esta área es más estricta que en las anteriores con mayor cantidad de sistemas a observar y analizar.

Una vez concluido el recorrido del mismo se le toma una fotografía de los laterales del vehículo, y esta sirve para confeccionar la ficha técnica. Y son entregados a su conductor quien luego pasa a sala de espera hasta que los papeles sean calificados y puestos a su disposición.

Dicho trámite, tanto la revisión de los elementos de seguridad como su paso por las diferentes maquinas y la espera de los papeles con su calificación dura aproximadamente 20 minutos.

Como se puede ver, los diferentes vehículos siguen un mismo procedimiento a través del taller. La diferencia que puede recaer en esta observación es que los elementos de seguridad son más exigidos que en los vehículos particulares, y en el área de fosa la observación realizada por parte de los técnicos es más exhaustiva ya que por su tamaño y condición presentan mayores exigencias.



Cabe destacar que en el día en cuestión ingresaron al taller tres colectivos de diferentes empresas de transporte de pasajeros.

Siendo las horas 12 y habiendo cumplido mi propósito me retiro del lugar.

OBSERVACIONES

- **Observación:** N° 8.
- **Lugar:** Taller Revisación Técnica Vehicular. PIOLI.
- **Fecha:** Lunes 17 de Diciembre; hs 10.30 am.

En la presente observación al igual que en las anteriores mi ubicación fue la misma con la salvedad que en el día solo me remití a observar a los vehículos de Líneas Pesada pero traté en este caso de los camiones acoplados y semi acoplados si bien el recorrido que realiza cada vehículo a través de la planta de revisión técnica es la misma ya que son maquinas dispuestas a analizar de forma objetiva el estado de cada sistema.

En una primera situación se pudo apreciar a uno de los empleados realizar su tarea en un camión semi acoplado, marca Iveco; donde el empleado llama al chofer y le pide que abra la puerta, este ingresa y revisa el motor, la apertura de sus puertas (depresores de puerta delantera y trasera), la integridad de los vidrios y los asientos, los martillos de seguridad (cantidad necesaria), si presenta o no matafuego (revisando en el mismo su tamaño, su integridad, fecha de vencimiento precinto de seguridad etcétera), las luces de colores, luces retroreflectivas, (luces de descenso y luz de escalera).

Una vez revisado esto, le pide las llaves al conductor y es el empleado de la Institución quien conduce el vehículo hasta el final del recorrido haciendo pasar el mismo por las diferentes áreas para que sea examinado por las distintas maquinas.

En tanto el recorrido que hace el camión se trata en un primer momento de la *placa de alineación*, luego el mismo se dirige a las *placas de suspensión y peso*, pasando por la otra instancia el vehículo se dirige hacia unos rodillos los cuales se encuentran en el suelo y permiten medir la capacidad de frenado del vehículo tanto del tren delantero, el tren trasero y el freno de mano, el mismo se realiza cuando en el vehículo coloca las ruedas delanteras en sobre los rodillos, estos hacen girar las ruedas y mediante un movimiento que realiza el operador, midiendo de esta manera la capacidad de frenado.

Luego al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape el cual permite mediante una maniobra de aceleración que realiza el operador, medir la cantidad de gases que emite.

Siguiendo con el recorrido, se coloca al tren delantero de las ruedas del automóvil sobre unas placas, las cuales se encuentran en el piso y permiten mediante diferentes movimientos lateralizados observar el sistema de dirección, mientras que las ruedas delanteras están sobre las placas, debajo de este también se encuentra la fosa donde el operador puede observar a la vez los juegos de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, crucetas de cardam, caja de velocidades, etc. La observación en esta área es más estricta que en las anteriores con mayor cantidad de sistemas a observar y analizar.

Una vez concluido el recorrido del mismo se le toma una fotografía de los laterales del vehículo, y esta sirve para confeccionar la ficha técnica. Y el mismo es entregado a su

conductor quien luego pasa a sala de espera hasta que los papeles sean calificados y puestos a su disposición.

En una segunda situación se pudo apreciar a uno de los empleados realizar su tarea en un camión línea Scania.

El empleado llama al chofer y le pide que abra la puerta, este ingresa y revisa el motor, la apertura de sus puertas (depresores de puerta delantera y trasera), la integridad de los vidrios y los asientos, los martillos de seguridad (cantidad necesaria), si presenta o no matafuego (revisando en el mismo su tamaño, su integridad, fecha de vencimiento precinto de seguridad etcétera), las luces de colores, luces retroreflectivas, (luces de descenso y luz de escalera).

Una vez revisado esto, le pide las llaves al conductor y es el empleado de la Institución quien conduce el vehículo hasta el final del recorrido haciendo pasar el mismo por las diferentes áreas para que sea examinado por las distintas maquinas.

En tanto el recorrido que hace el camión se trata en un primer momento de la *placa de alineación*, luego el mismo se dirige a las *placas de suspensión y peso*, pasando por la otra instancia el vehículo se dirige hacia unos rodillos los cuales se encuentran en el suelo y permiten medir la capacidad de frenado del vehículo tanto del tren delantero, el tren trasero y el freno de mano, el mismo se realiza cuando en el vehículo coloca las ruedas delanteras en sobre los rodillos, estos hacen girar las ruedas y mediante un movimiento que realiza el operador, midiendo de esta manera la capacidad de frenado.

Luego al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape el cual permite mediante una maniobra de aceleración que realiza el operador, medir la cantidad de gases que emite.

Siguiendo con el recorrido, se coloca al tren delantero de las ruedas del automóvil sobre unas placas, las cuales se encuentran en el piso y permiten mediante diferentes movimientos lateralizados observar el sistema de dirección, mientras que las ruedas delanteras están sobre las placas, debajo de este también se encuentra la fosa donde el operador puede observar a la vez los juegos de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, crucetas de cardam, caja de velocidades, etc. La observación en esta área es más estricta que en las anteriores con mayor cantidad de sistemas a observar y analizar.

Una vez concluido el recorrido del mismo se le toma una fotografía de los laterales del vehículo, y esta sirve para confeccionar la ficha técnica. Y el mismo es entregado a su conductor quien luego pasa a sala de espera hasta que los papeles sean calificados y puestos a su disposición.

Como menciono anteriormente la diferencia que recae es el la primera instancia, donde el personal revisa los elementos de seguridad del camión en este caso además de los ya antes nombrados también y de seguir con un protocolo establecido se agrega también la revisión de la unión que presenta el camión con la carga llamado *perno*. Por otra parte, en la *fosa*, donde también es revisado por el personal y da una lectura subjetiva a la revisión. Esto es importante ya que al ser de mayor porte requiere mayores cuidados; tales como, juego de rodamiento, juego de perno de punto de eje, mordazas de freno, buje de amortiguadores, juego laterales, fisuras en chasis o remaches, la fijación de las piezas, perdidas de liquido, caja de velocidades, crucetas de cardam, grampas de fijación de carga (que no estén soldadas, que sea una sola pieza), etcétera.



Cabe mencionar que el día de la fecha ingresaron al taller la cantidad de 3 camiones semi-acoplados y que los mismos recibieron los mismos tratos y exigencias que los vehículos anteriores.

Siendo las horas 12 y habiendo cumplido con mi tarea investigativa me retiro del lugar.



ANEXO N° 5

ARTÍCULO PERIODÍSTICO N° 1

- **Título:** Inspección Técnica Vehicular: De no haber contraorden de las autoridades, el 1° de marzo se comenzarán a realizar los controles policiales en Jujuy.

- **Fecha:** 17 de Febrero 2008.-
- **Fuente:** www.jujuyaldia.com.ar/jad/Locales/46230.html



Desde los talleres en Palpalá aseguran que el índice de rechazos es bajo en nuestra provincia.

Jujuy al día – Nuestro medio dialogó con Juan Carlos Solís, Ingeniero de los talleres en donde se realiza la Inspección Técnica Vehicular en Palpalá, quien nos entregó un panorama de la forma en que se vienen realizando los controles, destacando que en nuestra provincia los índices de rechazo de los vehículos son bajos. También comentó acerca de la fecha en que se comenzarán a implementar los controles policiales, destacando que por ahora no hay una contraorden que permita aplazar el accionar más allá del 1º de marzo.

Solís indicó que “para los casos de los vehículos de uso particular, automóviles, camionetas o vehículos de carga, todavía no hubo una contraorden de las autoridades; así que sigue siendo el 28 como último día, y el 1º de marzo en principio ya empezarán los controles. Estamos en común acuerdo y capacitando, informando cómo se hacen las revisiones acá y dando cursos al personal de control que es la Policía de Tránsito; así que en principio nosotros pensamos que todo está preparado en ese sentido”.

En cuanto a la afluencia de gente que acude a realizar los controles, “esta semana ya hay colas un poco más largas, así que hemos aumentado los inspectores que controlan, y lo mismo en la entrega de papeles porque tenemos una serie de requisitos que hay que cumplimentar”.

En lo que hace a los vehículos de transporte, “específicamente ómnibus urbanos, taxis y remises, las autoridades de la Municipalidad van a dar una fecha a partir de marzo, dentro de la cual ellos deben apersonarse acá. Es decir que ellos van a tener otro tope para hacer la revisión técnica”.

En relación al estado en que se encuentran los vehículos inspeccionados, “no es muy distinto a lo de las otras provincias: hay un porcentaje que es aceptable de rechazos, que cuando se habla de rechazos es porque tenían algunos desperfectos que deben corregirlos, y por los cuales tienen que volver. Una vez que esté corregido y verificado todo eso, recién se dan los papeles, la oblea o un certificado, y recién están completamente habilitados o libres durante el plazo que se les da, de acuerdo a los modelos de los vehículos”.

Sin embargo, “el índice de rechazos es bajo: estamos hablando de un 25% como promedio y eso es muy bueno, así que los vehículos no están tan mal en la provincia. Yo también consulté en otras provincias, porque estamos conectados con los otros talleres de revisión técnica, y en esos porcentajes estamos bien”.

Por lo tanto, “si así se comienza, imagino que cuando esté la segunda revisión los porcentajes van a disminuir. Entonces eso nos da la pauta que no están tan mal los vehículos en Jujuy”.

ARTÍCULO PERIODÍSTICO N° 2

- **Título:** Comienzan las épocas de colapsos en la Revisión Técnica Vehicular.-
- **Fecha:** 03 de Enero del 2012.-
- **Fuente:** http://www.jujuyinterior.com.ar/departamentos/valles/index.php?option=com_content&view=article&id=1579:comienzan-las-epocas-de-colapsos-en-la-revision-tecnica-vehicular&catid=2:fromtpage-slider



En la planta de Revisión Técnica Vehicular ubicada en la ciudad de Palpalá, se solicitó a los propietarios de los vehículos tener paciencia por la gran congestión que se vive en estas épocas ya que con el comienzo del calor se produce mayor afluente de propietarios.

Desde la planta de revisión señalaron a nuestro medio que “en la actualidad estamos recibiendo a 100 vehículos diarios mientras que en el mes de noviembre recibimos 250 vehículos diarios, es por eso que llamamos al público para que se acerque, que aproveche que no hay colapso ya que el trámite solo dura 45 minutos”.

Recordemos que la planta se encarga de un control general del vehículo, tanto en carrocería, tren delantero, tren trasero y máquina motriz y el horario de atención es de 8 de la mañana a 19 horas.

El promedio de rechazos es de un 50% de los vehículos, y al no cumplir los requerimientos estos no puedan transitar por rutas nacionales, entre ellos también se encuentran los ómnibus quienes son los principales rodados que tiene que cumplir con la revisión.

Como novedad se conoció que el seguro del vehículo no figura como requisito obligatorio, si la documentación del vehículo y el carnet de conducir. La habilitación para un vehículo particular que tiene menos de 6 años tiene una validez de 2 años, para un rodado que tiene más de 6 años y transporte de carga, la habilitación dura 1 año, para los remises y

taxis la autorización dura 6 meses, y para los vehículos como colectivos y de carga peligrosa dura 4 meses.

En otra parte de la nota, expresaron “tanto los remises como los ómnibus al tener tanto uso se deterioran con más facilidad es por eso que solo están habilitados por 6 y 4 meses, respectivamente”.

Cabe recalcar que el trámite en épocas de colapso puede durar hasta 4 horas de demoras, es por eso que en esta época se llama a la reflexión de concurrir a la planta de Revisión Técnica Vehicular.

“Si bien es comprensible el reclamo de la gente, le solicitamos paciencia, es por eso que siempre recordamos a los usuarios de la revisión le pedimos que lo hagan en invierno”, concluyeron desde la planta de revisión técnica vehicular.

ARTÍCULO PERIODÍSTICO N° 3

- **Título:** Desde el 1 de octubre se exigirá la Revisión Técnica Vehicular a todo vehículo.-
- **Fecha:** 11 de Septiembre del 2009.-
- **Fuente:** http://www.infojuy.com/index.php?option=com_content&task=view&id=2430&Itemid=1

SEGURIDAD.-Lo exige la Ley Nacional de Tránsito, que permite el secuestro preventivo de los vehículos en infracción. El control estará a cargo de inspectores de la Dirección General de Tránsito y Transporte, en operativos volantes en distintos lugares de la ciudad.

El director general de Tránsito y Transporte, Lisandro Aguiar, anunció que desde el 1 de octubre, los inspectores a su cargo controlaran el cumplimiento de la Revisión Técnica Vehicular en todo automotor que circule por la ciudad de San Salvador de Jujuy, en el marco de la campaña “Vehículo seguro, tránsito seguro”, que se iniciará el día mencionado.

En base a la Ley Nacional de Tránsito, en su Artículo 34°, conforme a las instrucciones emanadas por el Intendente Raúl Jorge, se va a desarrollar un intenso operativo de control de la Revisión Técnica Vehicular en todos los vehículos que circulen por la ciudad”, dijo el funcionario.

Agregó que “la idea es tener la posibilidad de chequear que los vehículos que se desplazan por la ciudad, estén adecuados a las necesidades técnicas de tránsito, que lo hagan de manera adecuada”, advirtiendo que “en Argentina, en general, mueren alrededor de ocho mil personas por accidentes de tránsito en un año y, de ese número, el cinco por ciento se debe a fallas mecánicas”.

“Por ello, la revisión técnica vehicular es un elemento básico, que nos va a permitir, de una manera eficiente, poder dar mayor seguridad a lo que es el tránsito vehicular en la ciudad, sabiendo que esa unidad cuenta con las condiciones técnicas apropiadas para circular”, argumentó.

Asimismo, el director de Tránsito y Transporte reconoció que circulan vehículos sin dicha prueba, afirmando que “por ello vamos a realizar estos controles, para lograr revertir esta carencia en forma importante, para que todos circulemos más seguros, porque recordemos que en muchos casos las aseguradoras plantean la falta de cobertura por carecer de la Revisión Técnica Vehicular”.

Al brindar precisiones sobre las sanciones a los infractores de esta normativa, el Dr. Lisandro Aguiar dijo que “la infracción por carecer de este certificado de revisión técnica vehicular, si bien lo estipula el Juzgado de Faltas Municipal, ascienda a alrededor de trescientos pesos (\$300,00.-), si es la primera vez, y puede tener como consecuencia la demora del vehículo. Esto se debe recalcar, porque al ser un elemento necesario para transitar, si no se cuenta con él, se procederá al retiro de la unidad al canchón municipal”.

ARTÍCULO PERIODÍSTICO N° 4

- **Título:** Muchos vehículos circulan por la ciudad sin la Revisión Técnica.-
- **Fecha:** 02 de Octubre 2012.-
- **Fuente:** http://www.diariojujuy.com/contenidos/index.php?option=com_content&Itemid=&view=article&id=3351:muchos-vehiculos-circulan-por-la-ciudad-sin-la-revision-tecnica&layout=default&change_css=red



En la intersección de las Avenidas Párroco Marshke e Hipólito Yrigoyen, se llevó a cabo el inicio de la campaña “Vehículo Seguro Tránsito Seguro” a cargo de la Dirección de Tránsito, Transporte en la tarea conjunta con Medio Ambiente, el mismo se va a extender a lo largo de estos días, apareciendo a todos aquellos que circulan sin la Revisión Técnica.

En ese contexto, el director general de Tránsito y Transporte, Dr. Jorge Lisandro Aguiar explicó los alcances de esta campaña “estamos iniciando la campaña como se había anunciado oportunamente, el primer día de octubre ya estamos realizando el control de la Revisión Técnica Vehicular, que se va a extender a lo largo de estos días, hoy estamos con una modalidad particular, apercibiendo a todos aquellos que circulan sin la Revisión Técnica, para que en un plazo de quince días acrediten esta exigencia”.

Luego precisó el funcionario “esta modalidad se va a extender por quince días, a partir de ese momento se va a proceder a labrar el acta de infracción propiamente dicha y a la demora del vehículo en caso de no contar con la Revisión mecánica correspondiente, todo esto en un marco de seguridad vial, con la necesidad de contar con un vehículo en buenas condiciones de funcionamiento que transitan por las arterias de nuestra ciudad como así también por las rutas de la provincia y el país” –aclaró-.

Más adelante se refirió al alto porcentaje de accidentes de tránsito que se registran a diario “un cinco por ciento de estos accidentes se imputan a estas fallas mecánicas”. A su vez dijo Aguiar que “paralelamente al Certificado de Revisión Técnica Vehicular, se están controlando los elementos básicos de seguridad, seguro contra terceros al día, carne de

conductor, cédula verde y el uso del cinturón de seguridad. Porque a partir de octubre habrán cuatro elementos básicos de seguridad para circular por la ciudad y las distintas rutas de la provincia y el país” –enumeró-

Finalmente el director de Tránsito dijo “queremos llegar a los usuarios, deben tener en cuenta estas exigencias, en resguardo de la seguridad de todos, en una etapa previa a la confección de multas, en esta etapa se está entregando una boleta de apercibimiento, que además anuncia que próximamente se van a aplicar multas por este tema”.

"Todavía es alto el porcentaje en cuanto a la carencia del certificado de Revisión Técnica Vehicular, por eso con esta campaña se pretende bajar el índice de este faltante, pero en cuanto a los otros ítems, sí cuentan en la mayoría de los casos con la documentación correspondiente” –declaró-.

ARTÍCULO PERIODÍSTICO N° 5

- **Título:** [Se detectó una oblea falsa de Revisión Técnica Vehicular](#)
- **Fecha:** 06 de Mayo 2011.-
- **Fuente:** http://www.lametrojujuy.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=3081:se-detecto-una-oblea-falsa-de-revision-tecnica-vehicular&catid=7:policiales&Itemid=13



Ricardo Alcaraz, Jefe del Cuerpo de la Policía Caminera de Jujuy, se refirió a la detección de una oblea falsa de Revisión Técnica Vehicular, hallada durante un operativo de control sobre Ruta N° 66, a la altura del santuario del Gauchito Gil.

En diálogo con La Metro, Ricardo Alcaraz, Jefe del Cuerpo de la Policía Caminera de Jujuy, se refirió a la detección de una oblea falsa de Revisión Técnica Vehicular. “Estuvimos realizando controles en la zona del Gauchito Gil, sobre Ruta N° 66, junto a personal de Policía Caminera y el equipo logístico. Al registrarse la presencia de un vehículo con documentación falsa, inmediatamente se dispuso la demora del conductor y del móvil.

Posteriormente, fueron conducidos a la Dirección de Investigaciones para determinar cómo llegó el documento a manos de esta persona. Debemos tener en claro la gravedad del caso: se trata de un vehículo que no está en condiciones y que está circulando por las calles de Jujuy, con el peligro que ello representa”, aseguró el responsable.

Asimismo, Alcaraz, dijo que le darán un nuevo impulso a este tipo de hechos ya que es una cuestión de seguridad pública, en donde está en juego la vida humana. “De esta manera, se iniciará una línea de investigación para determinar cómo llegó este

documento adulterado a manos de esta persona, para llegar a quienes se dedican a este tipo de trabajos”, subrayó el referente.

ARTÍCULO PERIODÍSTICO N° 6

- **Título:** Un requisito indispensable. La VTV, para circular con tranquilidad y en regla.-
- **Fecha:** 13 de Enero del 2012.-
- **Fuente:** http://www.lanueva.com/edicion_impresa/nota/13/01/2012/c1d036.html

De lunes a viernes, de 7 a 17, en Camino Sesquicentenario y Jujuy, puede llevarse a cabo la Verificación Técnica Vehicular, trámite obligatorio y necesario para transitar sin inconvenientes.

A esta altura del año, con el período de vacaciones de verano en pleno desarrollo, el número de vehículos que solicitan un turno para realizar la Verificación Técnica Vehicular (VTV) se incrementa considerablemente.

En la actualidad, unos 470 a 500 vehículos por día son inspeccionados por el personal de la planta ubicada en Camino Parque Sesquicentenario y Jujuy para superar las revisiones que les permitan circular por las rutas sin ningún inconveniente. Según se prevé, ese promedio se mantendrá hasta finales de febrero.

"Se está acercando una importante cantidad de vehículos. Hay un horario específico, en horas de la mañana, donde la requisitoria es importante, calculo que con motivo de las altas temperaturas. Vamos a ver qué sucede cuando cambie un poco el tiempo", especificó Víctor Fermanelli, quien se encuentra a cargo de la planta de nuestra ciudad.

"La demanda actual es bastante similar en comparación a la del verano pasado. Si bien todavía no tenemos precisión, porque la temporada estival recién está comenzando, el ritmo de verificación es muy similar", añadió.

"La gente se ha habituado a realizar la verificación y no muestra inconvenientes ni presenta quejas. En líneas generales, el índice de autos que salen condicionados oscila en el orden del 30 al 35 por ciento, franja que se mantiene con respecto a años anteriores. En ese caso, los propietarios tiene 60 días para reparar las deficiencias y finalizar la verificación", especificó Fermanelli.

La importancia

Además de ser obligatoria y necesaria para poder circular con el vehículo, la Verificación Técnica Vehicular es una tranquilidad para los automovilistas. ¿De qué se trata? De un control mecánico y de emisión de gases contaminantes de los automotores.

Este sistema fue copiado de diverso lugares del mundo, donde el control de los vehículos es tan exhaustivo como el que se concreta en nuestro país.

En el territorio bonaerense se cuenta con 11 zonas VTV, donde se presta el servicio bajo el sistema de concesión privada con pago de canon al Estado provincial.

Además de la planta establecida sobre el Camino Sesquicentenario que rodea a nuestra ciudad, la empresa prestadora del servicio cuenta con una unidad móvil, que se establece en diferentes ciudades de la región por un tiempo determinado, a fin de facilitar el trámite. En la actualidad, la misma se encuentra en Punta Alta (Urquiza y Pueyrredón).

Horarios de atención

En la planta ubicada en Camino Sesquicentenario y Jujuy se atiende de lunes a viernes de 7 a 17, y los sábados de 8 a 13. En tanto, el puesto móvil de Punta Alta, situado en Urquiza y Pueyrredón, permanece abierto de lunes a viernes, de 8 a 13 y 14 a 18.

Cabe mencionar que no pueden solicitarse turnos con anticipación, sino que se trabaja por orden de llegada. Para más información comunicarse al teléfono 0291-4554820.

Los valores

Las tarifas para los vehículos de 20 o más años con VTV vigente tienen una bonificación del 50%. El tarifario es el siguiente:

- Motovehículo: 42,11 pesos (21,05 con VTV vigente).
- Vehículo de hasta 2.500 kg: 140,36 (129,83).
- Vehículo de más de 2.500 kg: 252,65 (233,70).
- Remolques, semi-remolques y acoplados de hasta 2.500 kg: 70,18 (64,92).
- Remolques, semi-remolques y acoplados de más de 2.500 kg: 126,32 (116,85).
- Vehículos de uso municipal y bomberos: sin costo.
- Vehículos de discapacitados motrices: sin costo.

¿Qué se verifica?

Al vehículo se le realizará un diagnóstico mecánico de más de 120 puntos claves que pueden agruparse en:

- Sistema de dirección y tren delantero.
- Sistema frenos.
- Sistema de suspensión.
- Chasis.
- Llantas.
- Neumáticos.
- Estado general del vehículo.
- Contaminación ambiental.
- Seguridad y emergencia.

Los pasos de la revisión

A cada persona que llega se le entrega un número, equivalente a su turno para ser recibido en las oficinas de Atención al Cliente, donde se cargan todos los datos y papeles del vehículo. Completado ese trámite, se ingresa a las líneas de inspección.

Allí se revisan la suspensión, los frenos y la alineación general, además del estado de los neumáticos, luces, gases, cinturones de seguridad, matafuegos, balizas y numeraciones.

La tercera y última etapa se realiza en las fosas mecánicas, donde los técnicos analizan el estado del tren delantero, la dirección y la parte interior de los neumáticos.

Finalizadas las instancias de control, los conductores aguardan los resultados, que pueden traducirse en tres clases de obleas: "Apto" (vehículo en óptimas condiciones para circulación), "Apto condicional" (cuenta con una prórroga de 60 días para solucionar los problemas detectados, antes de un nuevo chequeo obligatorio) y "Rechazado" (problemas considerados graves, con riesgos para el conductor y para terceros, con recomendación de no circular).

Frecuencia de la verificación



-Motos: hasta un año exento, luego anual.

- Vehículos particulares (de transporte de personas, con capacidad hasta 9 plazas incluido el conductor): hasta dos años exento, luego semestral.

- Vehículos de servicio público (de transporte de personas, con capacidad hasta 9 plazas incluido el conductor): hasta un año exento, hasta 4 años anual y luego semestral.

- Vehículos de servicio público y privado (de transporte de personas, incluido el transporte de escolares y menores con capacidad para 10 o más personas incluido el conductor): hasta 6 meses exento, hasta 3 años anual y luego semestral.

Documentación a presentar

Los vehículos 0 kilómetro tendrán que presentar por única vez el título de propiedad, la tarjeta verde, y el Documento Nacional de Identidad del conductor, mientras que aquellos que estén relacionados al trámite de renovación solamente debe entregarse la licencia de conducir y el DNI.

Consecuencias

A los vehículos detectados en calles o rutas sin la oblea actualizada de VTV se les labrará un acta, quedando las multas económicas a criterio del Juzgado de Faltas. En algunos casos, la cifra puede rondar los 2.500 pesos.



ANEXO N°6



MARCO LEGAL

Ley Nacional de Tránsito N° 24.449

Legislación nacional del tránsito y la seguridad vial de la República Argentina (actualizada al 31/12/2008)

TITULO I PRINCIPIOS BÁSICOS

(Artículos 1 al 5)

CAPITULO ÚNICO

(Artículos 1 al 5)

ÁMBITO DE APLICACIÓN

ARTICULO 1: La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales.

COMPETENCIA

ARTICULO 2: Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales provinciales y municipales que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta. El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asimismo, podrá asignar las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional y otros organismos existentes, sin que el ejercicio de tales funciones desconozca o alteren las jurisdicciones locales. La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente, específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente. Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.

GARANTIA DE LIBERTAD DE TRANSITO

ARTICULO 3: Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por juez competente.

CONVENIOS INTERNACIONALES

ARTÍCULO 4: Las convenciones internacionales sobre tránsito vigentes en la República, son aplicables a los vehículos matriculados en el extranjero en circulación por el territorio nacional, y a las demás circunstancias que contemplen, sin perjuicio de la aplicación de la presente en los temas no considerados por tales convenciones.

DEFINICIONES

ARTÍCULO 5: A los efectos de esta ley se entiende por:

a) Automóvil: el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso; b) Autopista: una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes; c) Autoridad jurisdiccional: la del Estado Nacional, Provincial o Municipal; d) Autoridad local: la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad; e) Baliza: la señal fija o móvil con luz propia o retrorreflejo de luz, que se pone como marca de advertencia; f) Banquina: la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada; g) Bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas; h) Calzada: la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos; i) Camino: una vía rural de circulación; j) Camión: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3 500 kilogramos de peso total; k) Camioneta: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg. de peso total; l) Carretón: el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales; ll) Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de

velocidad; m) Concesionario vial; el que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación;n) Maquinaria especial: todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar; ñ) Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h. o) Ómnibus: vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor. p) Parada: el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente; q) Paso a nivel: el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril; r) Peso: el total del vehículo más su carga y ocupantes; s) Semiautopista: un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril; t) Senda peatonal: el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta; u) Servicio de transporte: el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte; v) Vehículo detenido: el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto;w) Vehículo estacionado: el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso o descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto; x) Vehículo automotor: todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia; y) Vías multicarriles: son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos; z) Zona de camino: todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas; z') Zona de seguridad: área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

TITULO II

COORDINACION FEDERAL (artículos 6 al 8)

CAPITULO UNICO (artículos 6 al 8)

CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL

ARTICULO 6: Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial que estará integrado por todas las provincias, el gobierno federal y la Capital Federal. Su misión es propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de esta ley. Se invitará a participar en calidad de asesores a las entidades federadas de mayor grado, que representen a los sectores de la actividad privada más directamente vinculados a la materia.

FUNCIONES

ARTICULO 7: El Consejo tendrá por funciones: a) Proponer políticas de prevención de accidentes; b) Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley; c) Alentar y desarrollar la educación vial; d) Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios; e) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas cuando los estudios realizados así lo aconsejen. f) Propender a la unicidad y actualización de las normas y criterios de aplicación; g) Armonizar las acciones interjurisdiccionales; h) Impulsar la ejecución de sus decisiones; i) Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las provincias y las municipalidades. j) Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada; k) Fomentar y desarrollar la investigación accidentalológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones; l) Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO

ARTICULO 8: Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, debiendo coordinar su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho a su uso. Los datos de las licencias para conducir, de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, las sanciones y demás información útil a los fines de la presente ley, deben comunicarse de inmediato a este Registro, el que debe ser consultado previo a cada nuevo trámite o para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia. Llevará además estadística accidentalológica, de seguros y datos del parque vehicular. Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interprovincial 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. Elaborar anualmente su presupuesto de gastos y de recursos.

TITULO III

EL USUARIO DE LA VIA PÚBLICA (artículos 9 al 20)

CAPITULO I

Capacitación (artículos 9 al 12)

EDUCACION VIAL

ARTÍCULO 9: Amplíense los alcances de la ley 23.348 Para el correcto uso de la vía pública, se dispone: a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria y secundaria; b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley; c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes; d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción; e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta ley.

Ref. Normativas: Ley 23.348

CURSOS DE CAPACITACION

ARTICULO 10: A los fines de esta Ley, los funcionarios a cargo de su aplicación y de la comprobación de faltas deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza de esta materia y de formación para saber aplicar la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

EDADES MINIMAS PARA CONDUCIR

ARTÍCULO 11: Para conducir vehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso: a) Veintiún años para las clases de licencias C, D y E; b) Diecisiete años para las restantes clases; c) Dieciséis años para ciclomotores, en tanto no lleven pasajero; d) (Nota de redacción) (VETADO POR DE 179/95) Las autoridades jurisdiccionales pueden establecer en razón de fundadas características locales, excepciones a las edades mínimas para conducir, las que sólo serán válidas con relación al tipo de vehículo y a las zonas o vías que determinen en el ámbito de su jurisdicción. Nota de redacción. Ver: Decreto Nacional 179/95 Art.1 (B.O. 10-02-95). Inciso d) vetado.

ESCUELA DE CONDUCTORES

ARTICULO 12: Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos, deben cumplir los siguientes requisitos: a) Poseer habilitación de la autoridad local; b) Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por dos años revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad; c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar, en las clases para las que fue habilitado; d) Cubrir con un seguro eventuales daños emergentes de la enseñanza; e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de seis meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener; f) No tener personal, socios o directivos vinculados de manera alguna con la oficina expedidora de licencias de conductor de la jurisdicción.

CAPITULO II

Licencia de Conductor (artículos 13 al 20)

CARACTERISTICAS

ARTICULO 13.- Todo conductor será titular de una licencia para conducir ajustada a lo siguiente: a) Las licencias otorgadas por municipalidades u organismos provinciales, en base a los requisitos establecidos en el artículo 14, habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República; b) Las licencias podrán otorgarse por una validez de hasta 5 años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico y, de registrar antecedentes por infracciones, prescriptas o no, revalidar los exámenes teórico-prácticos; c) (Nota de redacción) (VETADO POR DE 179/95) d) Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante; e) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones; f) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias. El otorgamiento de licencias de conductor en infracción a las normas de esta ley y su reglamentación, hará pasible al o a los funcionarios que las extiendan, de las responsabilidades contempladas en el artículo 1.112 del Código Civil, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan. Ref. Normativas: Código Civil Art.1112 Nota de redacción. Ver: Decreto Nacional 179/95 Art.2 (B.O. 10-02-95). Inciso c) vetado.

REQUISITOS

ARTICULO 14: a) La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir del solicitante: 1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir. 2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación. 3. Un examen médico psicofísico que comprenderá: Una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica. 4. Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas sobre accidentes y modo de prevenirlos. 5. Un examen teórico práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo. Funciones del equipamiento e instrumental. 6. Un examen práctico de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases: 6.1. Simulador de manejo conductivo. 6.2.

Conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo. 6.3. (Nota de redacción) (VETADO POR DE 179/95) 6.4. (Nota de redacción) (VETADO POR DE 179/95) Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás discapacitados que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica; asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de dos años. b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte interjurisdiccional además de lo establecido en el inciso a) del presente artículo, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate. Antes de otorgar una licencia se debe requerir al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, los informes correspondientes al solicitante. Nota de redacción. Ver: Decreto Nacional 179/95 Art.3 (B.O. 10-02-95). Expresión vetada del inciso a), Apartado 3. Decreto Nacional 179/95 Art.4 (B.O. 10-02-95). Inciso a), Apartado 6, puntos 6.3 y 6.4 vetados.

CONTENIDOS

ARTÍCULO 15: La licencia habilitante debe contener los siguientes datos: a) Número en coincidencia con el de la matrícula de identidad del titular; b) Apellido, nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular; c) Clase de licencia, especificando tipos de vehículos que lo habilita a conducir; d) 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; e) Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor; f) Grupo y factor sanguíneo del titular. g) A pedido del titular de la licencia se hará constar su voluntad de ser donante de órganos en caso de muerte. Estos datos deben ser comunicados de inmediato por la autoridad expedidora de la licencia al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito. Nota de redacción. Ver: Decreto Nacional 179/95 Art.5 (B.O. 10-02-95). Expresión vetada del inciso f).

CLASES

ARTICULO 16: Las clases de Licencias para conducir automotores son: Clase A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años; Clase B) Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante; Clase C) Para camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B; Clase D) Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso; Clase E) Para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C; Clase F) Para automotores especialmente adaptados para discapacitados; Clase G) Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola. La edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento de remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencia.

MENORES

ARTICULO 17: 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.

MODIFICACION DE DATOS

ARTICULO 18: 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.

SUSPENSION POR INEPTITUD

ARTICULO 19: La autoridad jurisdiccional expedidora debe suspender la licencia de conductor cuando ha comprobado la inadecuación de la condición psicofísica actual del titular con la que debería tener reglamentariamente. El ex titular puede solicitar la renovación de la licencia, debiendo aprobar los nuevos exámenes requeridos.

CONDUCTOR PROFESIONAL

ARTICULO 20: Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes. Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente. Durante el lapso establecido en la reglamentación, el conductor profesional tendrá la condición limitativa de aprendiz con los alcances que ella fije. Para otorgar la licencia clase D, se requerirán



al Registro Nacional de Reincidencia y Estadísticas Criminal y Carcelaria, los antecedentes del solicitante, denegándosele la habilitación en los casos que la reglamentación determina. A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos específicos correspondientes. No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas con más de sesenta y cinco años. En el caso de renovación de la misma, la autoridad jurisdiccional que la expida debe analizar, previo examen psico-físico, cada caso en particular. En todos los casos, la actividad profesional, debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo.

TITULO IV

LA VIA PÚBLICA (artículos 21 al 27)

CAPITULO UNICO (artículos 21 al 27)

ESTRUCTURA VIAL

ARTÍCULO 21: Toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas u otra asistencia ortopédica. Cuando la infraestructura no pueda adaptarse a las necesidades de la circulación, ésta deberá desenvolverse en las condiciones de seguridad preventiva que imponen las circunstancias actuales. En autopistas, semiautopistas y demás caminos que establezca la reglamentación, se instalarán en las condiciones que la misma determina, sistemas de comunicación para que el usuario requiera los auxilios que necesite y para otros usos de emergencia. En los cruces ferro-viales a nivel de jurisdicción federal, se aplican las normas reglamentarias de la Nación, cuya autoridad de aplicación determina las condiciones del cruce hasta los 50 metros de cada lado de las respectivas líneas de detención. El organismo o entidad que autorice o introduzca modificaciones en las condiciones de seguridad de un cruce ferro-vial, debe implementar simultáneamente las medidas de prevención exigidas por la reglamentación para las nuevas condiciones.

SISTEMA UNIFORME DE SEÑALAMIENTO

ARTICULO 22: La vía pública será señalizada y demarcada conforme el sistema uniforme que se reglamente de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes. Sólo son exigibles al usuario las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial. La colocación de señales no realizada por la autoridad competente, debe ser autorizada por ella. A todos los efectos de señalización, velocidad y uso de la vía pública, en relación a los cruces con el ferrocarril, será de aplicación la presente ley en zonas comprendidas hasta los 50 metros a cada lado de las respectivas líneas de detención.

OBSTACULOS

ARTICULO 23.- Cuando la seguridad y/o fluidez de la circulación estén comprometidas por situaciones u obstáculos anormales, los organismos con facultades sobre la vía deben actuar de inmediato según su función, advirtiendo del riesgo a los usuarios y coordinando su accionar a efectos de dar solución de continuidad al tránsito. Toda obra en la vía pública destinada a reconstruir o mejorar la misma, o a la instalación o reparación de servicios, ya sea en zona rural o urbana y en la calzada o acera, debe contar con la autorización previa del ente competente, debiendo colocarse antes del comienzo de las obras los dispositivos de advertencia establecidos en el Sistema Uniforme de Señalamiento. Cuando por razones de urgencia en la reparación del servicio no pueda efectuarse el pedido de autorización correspondiente, la empresa que realiza las obras, también deberá instalar los dispositivos indicados en el Sistema Uniforme de Señalamiento Vial, conforme a la obra que se lleve a cabo. Durante la ejecución de obras en la vía pública debe preverse paso supletorio que garantice el tránsito de vehículos y personas y no presente perjuicio o riesgo. Igualmente se deberá asegurar el acceso a los lugares sólo accesibles por la zona en obra. El señalamiento necesario, los desvíos y las reparaciones no efectuadas en los plazos convenidos por los responsables, serán llevados a cabo por el organismo con competencia sobre la vía pública o la empresa que éste designe, con cargo a aquéllos, sin perjuicio de las sanciones que se establezcan en la reglamentación por los incumplimientos.

PLANIFICACION URBANA

ARTICULO 24: La autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación, puede fijar en zona urbana, dando preferencia al transporte colectivo y procurando su desarrollo: a) Vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículos del transporte público de pasajeros o de carga; b) Sentidos de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada, en diferentes horarios o fechas y producir los desvíos pertinentes; c) Estacionamiento alternado u otra modalidad según lugar, forma o fiscalización; Debe propenderse a la creación de entes multijurisdiccionales de coordinación, planificación,

regulación y control del sistema de transporte en ámbitos geográficos, comunes con distintas competencias.

RESTRICCIONES AL DOMINIO

ARTÍCULO 25: Es obligatorio para propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública:

a) Permitir la colocación de placas, señales o indicadores necesarios al tránsito; b) No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo; c) Mantener en condiciones de seguridad, toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía; d) No evacuar a la vía aguas servidas, ni dejar las cosas o desperdicios en lugares no autorizados; e) Colocar en las salidas a la vía, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente, para anunciar sus egresos; f) Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor, debiendo: 1. Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento ni dar ilusión del mismo; 2. Estar a una distancia de la vía y entre sí relacionada con la velocidad máxima admitida; 3. No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos; g) Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

PUBLICIDAD EN LA VIA PÚBLICA

ARTICULO 26: Salvo las señales del tránsito y obras de la estructura vial, todos los demás carteles, luces, obras y leyendas, sin excepciones, sólo podrán tener la siguiente ubicación respecto de la vía pública:

a) En zona rural, autopistas y semiautopistas deben estar fuera de la zona de seguridad, excepto los anuncios de trabajos en ella y la colocación del emblema del ente realizador del señalamiento; b) En zona urbana, pueden estar sobre la acera y calzada. En este último caso, sólo por arriba de las señales del tránsito, obras viales y de iluminación. El permiso lo otorga previamente la autoridad local, teniendo especialmente en cuenta la seguridad del usuario; c) En ningún caso se podrán utilizar como soporte los árboles, ni los elementos ya existentes de señalización, alumbrado, transmisión de energía y demás obras de arte de la vía. Por las infracciones a este artículo y al anterior y gastos consecuentes, responden solidariamente, propietarios, publicistas y anunciantes. Nota de redacción. Ver: Resolución 165/01 (B.O. 04/07/2001)

CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO

ARTICULO 27: Toda construcción a erigirse dentro de la zona de camino debe contar con la autorización previa del ente vial competente. Siempre que no constituyan obstáculo o peligro para la normal fluidez del tránsito, se autorizará construcciones permanentes en la zona de camino, con las medidas de seguridad para el usuario, a los siguientes fines: a) Estaciones de cobro de peajes y de control de cargas y dimensiones de vehículos; b) Obras básicas para la infraestructura vial; c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios esenciales: La autoridad vial competente podrá autorizar construcciones permanentes utilizando el espacio aéreo de la zona de camino, montadas sobre estructuras seguras y que no representen un peligro para el tránsito. A efectos de no entorpecer la circulación, el ente vial competente deberá fijar las alturas libres entre la rasante del camino y las construcciones a ejecutar. Para este tipo de edificaciones se podrán autorizar desvíos y playas de estacionamiento fuera de las zonas de caminos. La edificación de oficinas o locales para puestos de primeros auxilios, comunicaciones o abastecimientos, deberá ser prevista al formularse el proyecto de las rutas. Para aquellos caminos con construcciones existentes, el ente vial competente deberá estudiar y aplicar las medidas pertinentes persiguiendo la obtención de las máximas garantías de seguridad al usuario. No será permitida la instalación de puestos de control de tránsito permanentes en las zonas de caminos, debiendo transformarse los existentes en puestos de primeros auxilios o de comunicaciones, siempre que no se los considere un obstáculo para el tránsito y la seguridad del usuario.

TITULO V

EL VEHICULO (artículos 28 al 35)

CAPITULO I

Modelos nuevos (artículos 28 al 33)

RESPONSABILIDAD SOBRE SU SEGURIDAD

ARTICULO 28: Todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser librado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de este capítulo, conforme las prestaciones y especificaciones contenidas en los anexos técnicos de la reglamentación, cada uno de los cuales contiene un tema del presente título. Cuando se trata de automotores o acoplados, su fabricante o importador debe certificar bajo su responsabilidad, que cada modelo se ajusta a ellas. Cuando tales vehículos sean fabricados o armados en etapas con direcciones o responsables distintos, el último que intervenga, debe acreditar tales extremos, a los mismos fines bajo su responsabilidad, aunque la complementación final la haga el usuario. Con excepción de aquellos que cuenten con

autorización, en cuyo caso quedarán comprendidos en lo dispuesto en el párrafo precedente. En el caso de componentes o piezas destinadas a repuestos, se seguirá el criterio del párrafo anterior, en tanto no pertenezca a un modelo homologado o certificado. Se comercializarán con un sistema de inviolabilidad que permita la fácil y rápida detección de su falsificación o la violación del envase. Las autopartes de seguridad no se deben reutilizar ni reparar, salvo para las que se normalice un proceso de acondicionamiento y se garanticen prestaciones similares al original. A esos efectos, son competentes las autoridades nacionales en materia industrial o de transporte, quienes fiscalizan el cumplimiento de los fines de esta ley en la fabricación e importación de vehículo y partes, aplicando las medidas necesarias para ello. Pueden dar validez a las homologaciones aprobadas por otros países. Todos los fabricantes e importadores de autopartes o vehículos mencionados en este artículo y habilitados, deben estar inscriptos en el registro oficial correspondiente para poder comercializar sus productos. Las entidades privadas vinculadas con la materia tendrán participación y colaborarán en la implementación de los distintos aspectos contemplados en esta ley.

CONDICIONES DE SEGURIDAD

ARTÍCULO 29: 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.

REQUISITOS PARA AUTOMOTORES

ARTICULO 30: Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad: a) Correaes y cabezales normalizados o dispositivos que los reemplacen, en las plazas y vehículos que determina la reglamentación. En el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros de media y larga distancia, tendrán cinturones de seguridad en los asientos de la primera fila; b) Paragolpes y guardabarros o carrocería que cumpla tales funciones. La reglamentación establece la uniformidad de las dimensiones y alturas de los paragolpes; c) Sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas; d) Sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo; e) Bocina de sonoridad reglamentada; f) Vidrios de seguridad o elementos transparentes similares, normalizados y con el grado de tonalidad adecuados; g) Protección contra encandilamiento solar; h) Dispositivo para corte rápido de energía; i) Sistema motriz de retroceso; j) Retrorreflectantes ubicados con criterio similar a las luces de posición. En el caso de vehículos para el servicio de transporte, deberán disponerse en bandas que delimiten los perímetros laterales y 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; n) 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, construidos y equipados de modo que se dificulte o retarde la iniciación y propagación de incendios, la emanación de compuestos tóxicos y se asegure una rápida y efectiva evacuación de personas.

SISTEMA DE ILUMINACIÓN

ARTICULO 31: 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; b) Luces de posición: que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:

1. Delanteras de color blanco o amarillo; 2. Traseras de color rojo; 3. Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación; 4. Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación; c) Luces de giro: intermitentes de color amarillo, delante y atrás En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados; d) Luces de freno traseras: de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste; e) Luz para la patente trasera; f) Luz de retroceso blanca; g) Luces intermitentes de emergencia, que incluye a todos los indicadores de giro; h) Sistema de destello de luces frontales; 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.

LUCES ADICIONALES

ARTICULO 32: 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, verdes adelante y rojas atrás; 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 de color excluyendo el rojo, en la parte superior delantera y una roja en la parte superior trasera; d) Los vehículos para transporte de menores de catorce (14) años: cuatro luces amarillas en la parte superior delantera y dos rojas y una amarilla central en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces normales intermitentes de emergencia; 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.

OTROS REQUERIMIENTOS

ARTICULO 33: 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) (Nota de redacción) (VETADO POR DE 179/95) Nota de redacción. Ver: Decreto Nacional 179/95 Art.6 (B.O. 10-02-95). Inciso f) vetado.

CAPITULO II

Parque usado (artículos 34 al 35)
REVISION TECNICA OBLIGATORIA

ARTICULO 34: 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.

TALLERES DE REPARACION

ARTICULO 35.- Los talleres mecánicos privados u oficiales de reparación de vehículos, en aspectos que hacen a la seguridad y emisión de contaminantes, serán habilitados por la autoridad local, que llevará un registro de ellos y sus características. Cada taller debe tener: la idoneidad y demás características reglamentarias, un director técnico responsable civil y penalmente de las reparaciones, un libro rubricado con los datos de los vehículos y arreglos realizados, en el que se dejará constancia de los que sean retirados sin su terminación.

TITULO VI

LA CIRCULACION (artículos 36 al 68)

CAPITULO I

Reglas Generales (artículos 36 al 49)

PRIORIDAD NORMATIVA

ARTÍCULO 36: En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

EXHIBICION DE DOCUMENTOS

ARTICULO 37: Al solo requerimiento de la autoridad competente se debe 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 la ley contemple.

PEATONES Y DISCAPACITADOS

ARTICULO 38.- Los peatones transitarán: a) En zona urbana: 1. Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin; 2. En las intersecciones, por la senda peatonal; 3. Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, sólo para el ascenso-descenso del mismo; Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación; b) En zona rural: Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detección. El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos. c) En zonas urbanas y rurales si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada. Nota de redacción. Ver: Decreto Nacional 179/95 Art.7 (B.O. 10-02-95). Expresión vetada del inciso a).

CONDICIONES PARA CONDUCIR

ARTICULO 39: 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 debe advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito. Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

REQUISITOS PARA CIRCULAR

ARTICULO 40: 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; c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 68; 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; 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. Nota de redacción. Ver: Decreto Nacional 179/95 Art.8 (B.O. 10-02-95). Expresión vetada del inciso b).

PRIORIDADES

ARTICULO 41: Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante: a) La señalización específica en contrario; b) Los vehículos ferroviarios; c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión; d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha; e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón; f) Las reglas especiales para rotondas; g) Cualquier circunstancia cuándo: 1. Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada; 2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel; 3. Se halla detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía; 4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre. Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.

ADELANTAMIENTO

ARTÍCULO 42: El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas: a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando; b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso; c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral; d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento; e) El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad;

f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso; g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente; h) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuándo: 1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda; 2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.

GIROS Y ROTONDAS

ARTÍCULO 43: Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas: a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada; b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar. c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada; d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista; e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitada de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.



VIAS SEMAFORIZADAS

ARTÍCULO 44: En las vías reguladas por semáforos: a) Los vehículos deben: 1. Con luz verde a su frente, avanzar; 2. Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento; 3. Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja; 4. Con luz intermitente amarilla, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuar el mismo con precaución; 5. Con luz intermitente roja, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y sólo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno; 6. En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo; b) Los peatones deberán cruzar la calzada cuándo: 1. Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante; 2. Sólo exista semáforo vehicular y el mismo dé paso a los vehículos que circulan en su misma dirección; 3. No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido. No deben cruzar con luz roja o amarilla a su frente; c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada; d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía; e) Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí. f) En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.

VIA MULTICARRILES

ARTICULO 45: En las vías con más de dos carriles por mano, sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente: a) Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible; b) Se debe circular permaneciendo en un mismo carril y por el centro de éste; c) Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril; d) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril; e) Los vehículos de pasajeros y de carga, salvo automóviles y camionetas, deben circular únicamente por el carril derecho, utilizando el carril inmediato de su izquierda para sobrepasos; f) Los vehículos de tracción a sangre, cuando les está permitido circular y no tuvieren carril exclusivo, deben hacerlo por el derecho únicamente; g) Todo vehículo al que le haya advertido el que lo sigue su intención de sobrepaso, se debe desplazar hacia el carril inmediato a la derecha.

AUTOPISTAS

ARTÍCULO 46: En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarril, rigen las siguientes reglas: a) El carril extremo izquierdo se utilizará para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y a maniobras de adelantamiento; b) No pueden circular peatones, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial; c) No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en las dársenas construidas al efecto si las hubiere; d) Los vehículos remolcados por causa de accidente, desperfecto mecánico, etc., deben abandonar la vía en la primera salida. En semiautopistas son de aplicación los incisos b), c) y d).

USO DE LAS LUCES

ARTICULO 47: En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31 y 32 y encender sus luces observando las siguientes reglas:

a) Luces bajas: mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios; b) Luz alta: su uso obligatorio sólo en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclame; c) Luces de posición y de chapa patente: deben permanecer siempre encendidas; d) Destello: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos; e) Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas; f) Luces rompenieblas, de retroceso, de freno, de giro y adicionales: deben usarse sólo para sus fines propios. g) Las luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente; h) A partir de la vigencia de la presente, en la forma y plazos que establezca la reglamentación, los fabricantes e importadores deberán incorporar a los vehículos un dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas en el instante en que el motor del mismo sea puesto en marcha; i) En todos los vehículos que se encuentren en uso, se deberá, en la forma y plazo que establezca la reglamentación, incorporar el dispositivo referido en el inciso anterior.

Modificado por: Ley 25.456 Art.1 (B.O. 10-09-2001).

ARTICULO SUSTITUIDO PROHIBICIONES

ARTICULO 48: 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 hacerlo 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. b) Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello; c) A los vehículos, circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia; d) Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas; e) A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas, de gran concentración de vehículos o vías rápidas; f) Obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle, avanzando sobre ella, aun con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje; g) Conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha; h) Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garage o de una calle sin salida; i) La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia; j) En curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse; k) Cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario, o si desde el cruce se estuvieran haciendo señales de advertencia o si las barreras estuviesen bajas o en movimiento, o la salida no estuviere expedita. También está prohibido detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras, o quedarse en posición que pudiese obstaculizar el libre movimiento de las barreras; l) Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento; m) A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores; n) A los ómnibus y camiones transitar en los caminos manteniendo entre sí una distancia menor a cien metros, salvo cuando tengan más de dos carriles por mano o para realizar una maniobra de adelantamiento; Ñ) Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución; o) Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola; p) Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difunda olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubres en vehículos o continentes no destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas deben ser lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural; q) Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos; r) Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo; s) Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada; t) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino; u) Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microbús, ómnibus, camiones o maquinaria especial, mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure la transitabilidad de la vía; v) Usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas; w) Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios; x) Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua; y) Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública. Modificado por: Ley 24.788 Art.17 (B.O. 03-04-97). Inciso a) sustituido.

ESTACIONAMIENTO

ARTICULO 49: En zona urbana deben observarse las reglas siguientes: a) El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm, pudiendo la autoridad local establecer por reglamentación otras formas; b) No se debe estacionar ni autorizarse el mismo: 1. En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se oculte la señalización; 2. En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso; 3. Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros. Tampoco se admite la detención voluntaria.

No obstante, se puede autorizar señal mediante, a estacionar en la parte externa de la vereda, cuando su ancho y el tránsito lo permitan; 4. Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento; 5. Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento; 6. En los accesos de garages en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición o restricción; 7. Por un período mayor de cinco días o del lapso que fije la autoridad local; 8. Ningún ómnibus, microbús, casa rodante, camión, acoplado, semiacoplado o maquinaria especial, excepto en los lugares que habilite a tal fin mediante la señalización pertinente; c) No habrá en la vía espacios reservados para vehículos determinados, salvo disposición fundada de la autoridad y previa delimitación y señalamiento en que conste el permiso otorgado. En zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquina, en las zonas adyacentes y siempre que no se afecte la visibilidad.

CAPITULO II

Reglas de velocidad (artículos 50 al 52)

VELOCIDAD

ARTICULO 50: 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. Nota de redacción. Ver: Decreto Nacional 179/95 Art.9 (B.O. 10-02-95). Párrafo vetado.

VELOCIDAD MAXIMA

ARTICULO 51: Los límites máximos de velocidad son:

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

LIMITES ESPECIALES

ARTICULO 52: 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.

CAPITULO III

Reglas para vehículos de transporte (artículos 53 al 58)

EXIGENCIAS COMUNES

ARTÍCULO 53: Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, deben tener organizado el mismo de modo que: a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte; b) No deban utilizar unidades con mayor antigüedad que la siguiente, salvo que se ajusten a las limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad y otras que se les fije en el reglamento y en la revisión técnica periódica: 1. De diez años para los de sustancias peligrosas y pasajeros; 2. De veinte años para los de carga. La autoridad competente del transporte puede establecer términos menores en función de la calidad de servicio que requiera; c) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta ley, excepto aquellos a que se refiere el artículo 56 en su inciso e), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas: 1. ANCHO: dos metros con sesenta centímetros. 2. ALTO: cuatro metros con diez centímetros. 3. LARGO: 3.1. Camión simple: 13 mts. con 20 cms.; 3.2. Camión con acoplado: 20 mts.; 3.3. Camión y ómnibus articulado: 18 mts.; 3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 mts. con 50 cms.; 3.5. Ómnibus: 14

mts. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados; d) Los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos: 1. Por eje simple: 1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas; 1.2. Con rodado doble: 10,5 toneladas; 2. Por conjunto (tándem) doble de ejes: 2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas; 2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas; 3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25,5 toneladas; 4. En total para una formación normal de vehículos: 45 toneladas. 5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: 30 toneladas. La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas, las dimensiones del tándem, las tolerancias, el uso de ruedas súper anchas, las excepciones y restricciones para los vehículos especiales de transporte de otros vehículos sobre sí; e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea desde la vigencia de esta ley, igual o superior a 3,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso. En el lapso de tiempo no superior a cinco años, la relación potencia-peso deberá ser igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso; f) Obtengan la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo; g) Los vehículos, excepto los de transporte urbano de carga y pasajeros, estén equipados a efectos del control, para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle al vehículo; h) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar; i) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan; j) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro; k) Cuenten con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo. Queda expresamente prohibido en todo el territorio nacional la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes relativos al transporte automotor. Cuando se verificase la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en los párrafos anteriores se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes en orden a la aplicación de las sanciones que correspondan. El Poder Ejecutivo nacional dispondrá las medidas que resulten pertinentes a fin de coordinar el accionar de los organismos de seguridad de las distintas jurisdicciones a los efectos de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido.

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

ARTICULO 54: En el servicio de transporte urbano regirán, además de las normas del artículo anterior, las siguientes reglas: a) El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas; b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada; c) Entre las 22 y 6 horas del día siguiente y durante tormenta o lluvia, el ascenso y descenso debe hacerse antes de la encrucijada que el pasajero requiera, aunque no coincida con parada establecida. De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida (embarazadas, discapacitadas, etc.), que además tendrán preferencia para el uso de asientos; d) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y junto a ella, de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha; e) Queda prohibido en los vehículos en circulación, fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos, o llevar sus puertas abiertas.

TRANSPORTES DE ESCOLARES

ARTICULO 55: En el transporte de escolar es o menores de 14 años, debe extremarse la prudencia en la circulación y cuando su cantidad lo requiera serán acompañados por una persona mayor para su control. No llevarán más pasajeros que plazas y los mismos serán tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos. Los vehículos tendrán en las condiciones que fije el reglamento sólo asientos fijos, elementos de seguridad y estructurales necesarios, distintivos y una adecuada salubridad e higiene. Tendrán cinturones de seguridad combinados e inerciales, de uso obligatorio en todos los asientos del vehículo. Modificado por: Ley 25.857 Art.1.O. 8-01-2004).

TRANSPORTE DE CARGA

ARTÍCULO 56: Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben: a) Estar inscriptos en el registro de transportes de carga correspondiente; b) Inscribir en sus vehículos la identificación y domicilio, la tara, el peso máximo de arrastre (P.M.A.) y el tipo de los mismos, con las excepciones reglamentarias; c) Proporcionar a sus choferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación; d) Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades, en los casos y forma reglamentada; e) Transportar la carga excepcional e indivisible en vehículos especiales y con la portación del permiso otorgado por el ente vial competente previsto en el artículo 57; f) Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria; g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de sujeción que cumplan las condiciones de seguridad reglamentarias y la debida señalización perimetral con elementos retroreflectivos; h) Cuando transporten sustancias peligrosas: estar provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios, ser conducidos y tripulados por personal con capacitación especializada en el tipo de carga que llevan y ajustarse en lo pertinente a las disposiciones de la ley 24.051. Ref. Normativas: Ley 24.051

EXCESO DE CARGA. PERMISOS

ARTICULO 57: Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública, y bajo su exclusiva responsabilidad, de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitidos. Cuando una carga excepcional no pueda ser transportada en otra forma o por otro medio, la autoridad jurisdiccional competente, con intervención de la responsable de la estructura vial, si juzga aceptable el tránsito del modo solicitado, otorgará un permiso especial para exceder los pesos y dimensiones máximos permitidos, lo cual no exime de responsabilidad por los daños que se causen ni del pago compensatorio por disminución de la vida útil de la vía. Podrá delegarse a una entidad federal o nacional el otorgamiento de permisos. El transportista responde por el daño que ocasione a la vía pública como consecuencia de la extralimitación en el peso o dimensiones de su vehículo. También el cargador y todo el que intervenga en la contratación o prestación del servicio, responden solidariamente por multas y daños. El receptor de cargas debe facilitar a la autoridad competente los medios y constancias que disponga, caso contrario incurre en infracción.

REVISORES DE CARGA

ARTICULO 58: Los revisores designados por la autoridad jurisdiccional podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si se cumple, respecto de ésta, con las exigencias de la presente y su reglamentación. La autoridad policial y de seguridad debe prestar auxilio, tanto para parar el vehículo como para hacer cumplir las indicaciones de ello. No pueden ser detenidos ni demorados los transportes de valores bancarios o postales debidamente acreditados.

CAPITULO IV

Reglas para casos especiales (artículos 59 al 63)

OBSTACULOS

ARTICULO 59: La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objetos sobre la calzada o banquina, debido a caso fortuito o fuerza mayor deben ser advertidas a los usuarios de la vía pública al menos con la inmediata colocación de balizas reglamentarias. La autoridad presente debe remover el obstáculo sin dilación, por sí sola o con la colaboración del responsable si lo hubiera y estuviere en posibilidad de hacerlo. Asimismo, los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retrorreflectancia de noche. La autoridad de aplicación puede disponer la suspensión temporal de la circulación, cuando situaciones climáticas o de emergencia lo hagan aconsejable.

USO ESPECIAL DE LA VIA

ARTICULO 60: El uso de la vía pública para fines extraños al tránsito, tales como: manifestaciones, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclísticas, ecuestres, automovilísticas, deben ser previamente autorizados por la autoridad correspondiente, solamente si: a) El tránsito normal puede mantenerse con similar fluidez por vías alternativas de reemplazo; b) Los organizadores acrediten que se adoptarán en el lugar las necesarias medidas de seguridad para personas o cosas; c) Se responsabilizan los organizadores por sí o contratando un seguro por los eventuales daños a terceros o a la estructura vial, que pudieran surgir de la realización de un acto que implique riesgos.

VEHICULOS DE EMERGENCIA

ARTICULO 61: 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.

MAQUINARIA ESPECIAL

ARTICULO 62: La maquinaria especial que transite por la vía pública, debe ajustarse a las normas del Capítulo precedente en lo pertinente y hacerlo de día, sin niebla, prudentemente, a no más de 30 km/h, a una distancia de por lo menos cien metros del vehículo que la preceda y sin adelantarse a otro en movimiento. Si el camino es pavimentado o mejorado, no debe usar la calzada siempre que sea posible utilizar otro sector. La posibilidad de ingresar a una zona céntrica urbana debe surgir de una autorización al efecto o de la especial del artículo 57. Si excede las dimensiones máximas permitidas en no más de un 15% se otorgará una autorización general para circular, con las restricciones que correspondan. Si el exceso en las dimensiones es mayor del 15% o lo es en el peso, debe contar con la autorización especial del artículo 57, pero no puede transmitir a la calzada una presión por superficie de contacto de cada rueda superior a la que autoriza el reglamento. A la maquinaria especial agrícola podrá agregársele además de una casa rodante hasta dos acoplados con sus accesorios y elementos desmontables, siempre que no supere la longitud máxima permitida en cada caso.

FRANQUICIAS ESPECIALES

ARTÍCULO 63: Los siguientes beneficiarios gozarán de las franquicias que la reglamentación les otorga a cada uno, en virtud de sus necesidades, en cuyo caso deben llevar adelante y atrás del vehículo que utilicen, en forma visible, el distintivo reglamentario, sin perjuicio de la placa patente correspondiente: a) Los lisiados, conductores o no; b) Los diplomáticos extranjeros acreditados en el país; c) Los profesionales en prestación de un servicio (público o privado) de carácter urgente y bien común; d) Los automotores antiguos de colección y prototipos experimentales que no reúnan las condiciones de seguridad requeridas para vehículos, pueden solicitar de la autoridad local, las franquicias que los exceptúe de ciertos requisitos para circular en los lugares, ocasiones y lapsos determinados; e) Los chasis o vehículos incompletos en traslado para su complementación gozan de autorización general, con el itinerario que les fije la autoridad; f) Los acoplados especiales para traslado de material deportivo no comercial; g) Los vehículos para transporte postal y de valores bancarios queda prohibida toda otra forma de franquicia en esta materia y el libre tránsito o estacionamiento.

CAPITULO V

Accidentes (artículos 64 al 68)

PRESUNCIONES

ARTICULO 64: Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación. Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron. El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

OBLIGACIONES

ARTÍCULO 65: Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito: a) Detenerse inmediatamente; b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado; c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación; d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA

ARTICULO 66: Los accidentes del tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención. Los datos son de carácter reservado. Para su obtención se emplean los siguientes mecanismos: a) En todos los accidentes no comprendidos en los incisos siguientes la autoridad de aplicación labrará un acta de choque con los datos que compruebe y enuncia de las partes, entregando a éstas original y copia, a los fines del artículo 68, párrafo 4; b) Los accidentes en que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación en base a los datos de su conocimiento, confeccionará la ficha accidentológica, que remitirá al organismo encargado de la estadística; c) En los siniestros que por su importancia, habitualidad u originalidad se justifique, se ordenará una

investigación técnico administrativa profunda a través del ente especializado reconocido, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas, pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informes de organismos oficiales.

SISTEMA DE EVACUACIÓN Y AUXILIO

ARTICULO 67: Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales organizarán un sistema de auxilio para emergencias, prestando, requiriendo y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales. Centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.

SEGURO OBLIGATORIO

ARTICULO 68: Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no. Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores. Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del artículo 40. Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquella no se ha realizado en el año previo. Las denuncias de siniestro se recibirán en base al acta de choque del artículo 66 inciso a), debiendo remitir copia al organismo encargado de la estadística. Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes. Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecha con motivo de este pago. La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el área pertinente del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá, según haya el asegurado denunciado o no el accidente, en el año previo de vigencia del seguro.

TITULO VII

BASES PARA EL PROCEDIMIENTO (artículos 69 al 74)

CAPITULO I

Principios Procesales (artículos 69 al 71)

PRINCIPIOS BÁSICOS

ARTICULO 69: El procedimiento para aplicar esta ley es el que establece en cada jurisdicción la autoridad competente. El mismo debe: a) Asegurar el pertinente proceso adjetivo y el derecho de defensa del presunto infractor; b) Autorizar a los jueces locales con competencia penal y contravencional del lugar donde se cometió la transgresión, a aplicar las sanciones que surgen de esta ley, en los juicios en que intervengan de los cuales resulta la comisión de infracciones y no haya recaído otra pena; c) Reconocer validez plena a los actos de las jurisdicciones con las que exista reciprocidad; d) Tener por válidas las notificaciones efectuadas con constancia de ella, en el domicilio fijado en la licencia habilitante del presunto infractor; e) Conferir a la constancia de recepción de copia del acta de comprobación fuerza de citación suficiente para comparecer ante el juez en el lugar y plazo que indique, el que no será inferior a cinco días, sin perjuicio del comparendo voluntario; f) Adoptar en la documentación de uso general un sistema práctico y uniforme que permita la fácil detección de su falsificación o violación; g) Prohibir el otorgamiento de gratificaciones del Estado a quienes constaten infracciones, sea por la cantidad que se comprueben o por las recaudaciones que se realicen; h) Permitir la remisión de los antecedentes a la jurisdicción del domicilio del presunto infractor, cuando éste se encuentre a más de 60 kilómetros del asiento del juzgado que corresponda a la jurisdicción en la que cometió la infracción, a efectos de que en ella pueda ser juzgado o cumplir la condena.

DEBER DE LAS AUTORIDADES

ARTICULO 70: Las autoridades pertinentes deben observar las siguientes reglas: a) En materia de comprobación de faltas: 1. Actuar de oficio o por denuncia; 2. Investigar la posible comisión de faltas en todo accidente de tránsito; 3. Identificarse ante el presunto infractor, indicándole la dependencia inmediata a la que pertenece; 4. Utilizar el formulario de acta reglamentario, entregando copia al presunto infractor, salvo que no se identificare o se diere a la fuga, circunstancia que se hará constar en ella; b) En materia de juzgamiento: 1. Aplicar esta ley con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular la misma materia; 2. Evaluar el acta de comprobación de infracción con sujeción a las reglas de la sana crítica razonada; 3. Hacer traer por la fuerza pública a los incomparecientes debidamente citados, rebeldes o prófugos, salvo los casos previstos en los artículos 69, inciso h), y 71; 4. Atender todos los días durante ocho horas, por lo menos.

INTERJURISDICCIONALIDAD

ARTICULO 71: Todo imputado que se domicilie a más de sesenta kilómetros del asiento del juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ser juzgado o cumplir la condena ante el juez competente de la jurisdicción de su domicilio. Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor está obligado a comparecer o ser traído por la fuerza pública ante el juez mencionado en primer lugar. Asimismo cuando el presunto infractor acredite necesidad de ausentarse, se aplazará el juzgamiento hasta su regreso. Este plazo no podrá ser mayor de sesenta días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor.

CAPITULO II

Medidas Cautelares (artículos 72 al 73)

RETENCION PREVENTIVA

ARTICULO 72: La autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento: a) A los conductores cuándo: 1. 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; 2. Fuguen habiendo participado en un accidente o habiendo cometido alguna de las infracciones descritas en el artículo 86, por el tiempo necesario para labrar las actuaciones policiales correspondientes; el que no podrá exceder el tiempo establecido en el apartado anterior. b) A las licencias habilitantes, cuando: 1. Estuvieren vencidas; 2. Hubieren caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente; 3. No se ajusten a los límites de edad correspondientes; 4. Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta ley; 5. Sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, excepto a los discapacitados debidamente habilitados, debiéndose proceder conforme el artículo 19; 6. El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir; c) A los vehículos: 1. 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. 2. 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. 3. Cuando se comprobare que estuviere o circulare 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. 4. 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 y 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. 5. 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 fueron 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, fijando la reglamentación 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. 6. 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. d) Las cosas que creen riesgos en la vía pública o se encuentren abandonadas. 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: 1. No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente 2. Esté adulterada o no haya verosimilitud entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas. 3. Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o su habilitación. 4. 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

ARTICULO 73: Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir. La negativa a realizar la prueba constituye falta, además de la presunta infracción al inciso a) del artículo 48. En caso de accidente o a pedido del interesado, la autoridad debe tomar las pruebas lo antes posible y asegurar su acreditación. Los médicos que detecten en sus pacientes una enfermedad, intoxicación o pérdida de función o miembro que tenga incidencia negativa en la idoneidad para conducir vehículos, deben advertirles que no pueden hacerlo o las precauciones que deberán adoptar en su caso. Igualmente, cuando prescriban drogas que produzcan tal efecto.

CAPITULO III

Recursos Judiciales

CLASES

ARTICULO 74: Sin perjuicio de las instancias que se dispongan para el procedimiento contravencional de faltas en cada jurisdicción, pueden interponerse los siguientes recursos ante los tribunales del Poder Judicial competente, contra las sentencias condenatorias. El recurso interpuesto tendrá efecto suspensivo sobre las mismas: De apelación, que se planteará y fundamentará dentro de los cinco (5) días de notificada la sentencia ante la autoridad de juzgamiento. Las actuaciones serán elevadas en tres (3) días. Son inapelables las sanciones por falta leve, impuestas por jueces letrados. Podrán deducirse junto con los recursos de nulidad; b) De queja, cuando se encuentran vencidos los plazos para dictar sentencia, o para elevar los recursos interpuestos o cuando ellos sean denegados.

TITULO VIII

RÉGIMEN DE SANCIONES (artículos 75 al 90)

CAPITULO I

Principios Generales (artículos 75 al 82)

RESPONSABILIDAD

ARTÍCULO 75: Son responsables para esta ley: a) Las personas que incurran en las conductas antijurídicas previstas, aun sin intencionalidad; b) Los mayores de 14 años. Los comprendidos entre 14 y 18 años, no pueden ser sancionados con arresto. Sus representantes legales serán solidariamente responsables por las multas que se les apliquen; c) Cuando no se identifica al conductor infractor, recaerá una presunción de comisión de la infracción en el propietario del vehículo, a no ser que compruebe que lo había enajenado o no estaba bajo su tenencia o custodia, denunciando al comprador, tenedor o custodio.

ENTES

ARTICULO 76: También son punibles las personas jurídicas por sus propias faltas, pero no por las de sus dependientes respecto de las reglas de circulación. No obstante deben individualizar a éstos a pedido de la autoridad.

CLASIFICACIÓN

ARTICULO 77: Constituyen faltas graves las siguientes: a) Las que violando las disposiciones vigentes en la presente ley y su reglamentación, resulten atentatorias a la seguridad del tránsito; b) Las que: 1. Obstruyan la circulación. 2. Dificulden o impidan el estacionamiento y/o la detención de los vehículos del servicio público de pasajeros y de emergencia en los lugares reservados. 3. Ocupen espacios reservados por razones de visibilidad y/o seguridad. c) Las que afecten por contaminación al medio ambiente; d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo; e) La falta de documentación exigible; f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente; g) Fugar o negarse a suministrar documentación o información quienes estén obligados a hacerlo; h) No cumplir con lo exigido en caso de accidente; i) No cumplir, los talleres mecánicos, comercios de venta de repuestos y escuelas de conducción, con lo exigido en la presente ley y su reglamentación; j) Librar al tránsito vehículos fabricados o armados en el país o importados, que no cumplan con lo exigido en el Título V; k) Circular con vehículos de transporte de pasajeros o carga, sin contar con la habilitación extendida por autoridad competente o que teniéndola no



cumpliera con lo allí exigido; l) Las que, por excederse en el peso, provoquen una reducción en la vida útil de la estructura vial.

EXIMENTES

ARTÍCULO 78: La autoridad de juzgamiento podrá eximir de sanción, cuando se den las siguientes situaciones: a) Una necesidad debidamente acreditada; b) Cuando el presunto infractor no pudo evitar cometer la falta.

ATENUANTES

ARTICULO 79: La sanción podrá disminuirse en un tercio cuando, atendiendo a la falta de gravedad de la infracción ésta resulta intrascendente.

AGRAVANTES

ARTÍCULO 80: La sanción podrá aumentarse hasta el triple, cuando: a) La falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas; b) El infractor ha cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia, de emergencia u oficial o utilizando una franquicia indebidamente o que no le correspondía; c) La haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia, o del cumplimiento de un servicio público u oficial; d) Se entorpezca la prestación de un servicio público; e) El infractor sea funcionario y cometa la falta abusando de tal carácter.

CONCURSO DE FALTAS

ARTICULO 81: En caso de concurso real o ideal de faltas, las sanciones se acumularán aun cuando sean de distinta especie.

REINCIDENCIA

ARTICULO 82: Hay reincidencia cuando el infractor cometa una nueva falta habiendo sido sancionado anteriormente en cualquier jurisdicción, dentro de un plazo no superior a un año en faltas leves y de dos años en faltas graves. En estos plazos no se cuentan los lapsos de inhabilitación impuesta en una condena. La reincidencia se computa separadamente para faltas leves y graves y sólo en éstas se aplica la inhabilitación.

En los casos de reincidencia se observarán las siguientes reglas: a) La sanción de multa se aumenta: 1. Para la primera, en un cuarto; 2. Para la segunda, en un medio; 3. Para la tercera, en tres cuartos; 4. Para las siguientes, se multiplica el valor de la multa originaria, por la cantidad de reincidencia menos dos; b) La sanción de inhabilitación debe aplicarse accesoriamente, sólo en caso de faltas graves: 1. Para la primera, hasta nueve meses, a criterio del Juez; 2. Para la segunda, hasta doce meses, a criterio del Juez; 3. Para la tercera, hasta dieciocho meses, obligatoriamente; 4. Para las siguientes, se irá duplicando sucesivamente el plazo establecido en el punto anterior.

CLASES

ARTICULO 83: Las sanciones por infracciones a esta ley son de cumplimiento efectivo, no pueden ser aplicadas con carácter condicional ni en suspenso y consisten en: a) Arresto; b) Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante; c) Multa; d) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública. Esta sanción puede ser aplicada como alternativa de la multa. En tal caso la aprobación del curso redime de ella, en cambio su incumplimiento triplicará la sanción de multa; e) Decomiso de los elementos cuya comercialización, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido. La reglamentación establecerá las sanciones para cada infracción, dentro de los límites impuestos por los artículos siguientes.

MULTA

ARTICULO 84: El valor de la multa se determina en unidades fijas denominadas UF, cada una de las cuales equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta especial. En la sentencia el monto de la multa se determinará en cantidades UF, y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago. Las multas por las infracciones contempladas en los incisos a), b), c), d), e), f), g), y h) del artículo 77 serán aplicadas con los montos que para cada caso establece la reglamentación sin exceder cuando se trate de faltas de comportamiento conductivo de 100 UF por las faltas leves y de 1.000 UF para las faltas graves. En los casos en que la responsabilidad recaiga sobre los propietarios, los mencionados valores no excederán de 500 UF y 5 000 UF respectivamente. Para las correspondientes a los incisos i), j) y k) del artículo 77, la reglamentación establece montos máximos y mínimos de UF para cada infracción. Los valores máximos no excederán de 500 UF para faltas leves ni de 5.000 para las graves. Para las comprendidas en el inciso 1) del artículo 77, la reglamentación establecerá una escala que se incrementará de manera exponencial, en funciones de los mayores excesos en que los infractores incurran, con un monto máximo de 20.000 UF.

PAGO DE LA MULTA

ARTÍCULO 85: La sanción de multa puede: a) Abonarse con una reducción del 25% cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la



infracción. Si se trata de faltas graves este pago voluntario tendrá los efectos de condena firme y sólo podrá usarse hasta dos veces al año; b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva, cuando no se haya abonado en término, para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento; c) Abonarse en cuotas, en caso de infractores de escasos recursos. La recaudación por el pago de multas se aplicará para costear programas y acciones destinados a cumplir con los fines de esta ley. De este monto cada jurisdicción miembro del Consejo Federal de Seguridad Vial destinará un porcentaje para su funcionamiento.

ARRESTO

ARTICULO 86: El arresto procede sólo en los siguientes casos: a) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes; b) Por conducir un automotor sin habilitación; c) Por hacerlo estando inhabilitado o con la habilitación suspendida; d) Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores; e) Por ingresar a una encrucijada con semáforo en luz roja, a partir de la tercera reincidencia; f) Por cruzar las vías del tren sin tener el paso expedito; g) Por pretender fugar habiendo participado de un accidente.

APLICACION DEL ARRESTO

ARTICULO 87: La sanción de arresto se ajustará a las siguientes reglas:

a) No debe exceder de treinta días por falta ni de sesenta días en los casos de concurso o reincidencia; b) Puede ser cumplida en sus respectivos domicilios por: 1. Mayores de sesenta y cinco años. 2. Las personas enfermas o lisiadas, que a criterio del juez corresponda. 3. Las mujeres embarazadas o en período de lactancia. El quebrantamiento obliga a cumplir el doble del tiempo restante de arresto; c) Será cumplida en lugares especiales, separado de encausados o condenados penales, y a no más de sesenta kilómetros del domicilio del infractor; d) Su cumplimiento podrá ser diferido por el juez cuando el contraventor acredite una necesidad que lo justifique o reemplazado por la realización de trabajo comunitario en tareas relacionadas con esta ley. Su incumplimiento tornará efectivo el arresto quedando revocada la opción.

CAPITULO III

EXTINCIÓN DE ACCIONES Y SANCIONES

NORMA SUPLETORIA (artículos 88 al 90)

CAUSAS

ARTICULO 88: La extinción de acciones y sanciones se opera: a) Por muerte del imputado o sancionado; b) Por indulto o conmutación de sanciones; c) Por prescripción.

PRESCRIPCIÓN

ARTICULO 89: La prescripción se opera: a) Al año para la acción por falta leve; b) A los dos años para la acción por falta grave y para sanciones. Sobre éstas opera aunque no haya sido notificada la sentencia. En todos los casos, se interrumpe por la comisión de una falta grave o por la secuela del juicio contravencional, ejecutivo o judicial.

LEGISLACIÓN SUPLETORIA

ARTICULO 90: En el presente régimen es de aplicación supletoria, en lo pertinente, la parte general del Código Penal Ref. Normativa: Código Penal.

TITULO IX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y

COMPLEMENTARIAS (artículos 91 al 97)

ADHESIÓN

ARTICULO 91: Se invita a las provincias a: 1. Adherir íntegramente a esta ley (Títulos I a VIII) y sus reglamentaciones, con lo cual quedará establecida automáticamente la reciprocidad; 2. Establecer el procedimiento para su aplicación, determinando el órgano que ejercerá la Autoridad del Tránsito en la Provincia, precisando claramente la competencia de los restantes que tienen intervención en la materia, dotándolos de un cuerpo especializado de control técnico y prevención de accidentes; 3. Instituir un organismo oficial multidisciplinario que fiscalice la aplicación de la ley y sus resultados, coordine la acción de las autoridades en la materia, promueva la capacitación de funcionarios, fomente y desarrolle la investigación accidentológica y asegure la participación de la actividad privada; 4. Regular el reconocimiento a funcionarios de reparticiones nacionales como autoridad de comprobación de ciertas faltas para que actúen colaborando con las locales; 5. Dar amplia difusión a las normas antes de entrar en vigencia; 6. Integrar el Consejo Federal de Seguridad Vial que refiere el Título II de la ley; 7. Desarrollar programas de prevención de accidentes, de seguridad en el servicio de transportes y demás previstos en el ARTÍCULO 9 de la ley; 8. Instituir en su código procesal penal la figura de inhabilitación cautelar.

ASIGNACIÓN DE COMETIDO

ARTICULO 92: Se encomienda al Poder Ejecutivo: 1. Elaborar la reglamentación de la ley en consulta con las provincias y organismos federales relacionados a la materia, dando participación



a la actividad privada; 2. Sancionar la reglamentación dentro de los ciento ochenta días de publicada la presente, propiciando la adaptación por las provincias en forma íntegra, bajo idéntico principio de uniformidad normativa y centralización ejecutiva que animan esta ley y sus antecedentes; 3. Concurrir a la integración del Consejo Federal de Seguridad Vial; 4. Dar amplia difusión a las normas de seguridad vial antes de entrar en vigencia y mantener una difusión permanente.

AGREGADO AL CÓDIGO PROCESAL PENAL

ARTICULO 93: (Nota de redacción) (MODIFICA CÓDIGO PROCESAL PENAL).

Modifica a: Código Procesal Penal Art.311 Incorporado.

VIGENCIA

ARTICULO 94: Esta ley entrará en vigencia a partir de que lo haga su reglamentación, la que determinará las fechas en que, escalonadamente, las autoridades irán exigiendo el cumplimiento de las disposiciones. La reglamentación existente antes de la entrada en vigencia de la presente continuará aplicándose hasta su reemplazo, siempre y cuando no se oponga a esta ley. Nota de redacción. Ver: Decreto Nacional 179/95 Art.10 (B.O. 10-02-95). Expresión vetada del primer párrafo.

DEROGACIONES

ARTICULO 95: Deróganse las leyes 13.893 y 14.224 y del decreto 692/92, texto ordenado por decreto 254/92, los artículos 3 a 7,10 y 12 y el Anexo I así como cualquier otra norma que se oponga a la presente a partir de su entrada en vigencia.

Deroga a: Ley 13.893 Ley 14.224

Texto Ordenado Decreto 692/92 Art.3 al 7

Texto Ordenado Decreto 692/92 Art.10

Texto Ordenado Decreto 692/92 Art.12

Texto Ordenado Decreto 692/92 Art.1

COMISIÓN NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL

ARTICULO 96: La Comisión Nacional de Tránsito y la Seguridad Vial, creada por los decretos 1842/73 y N.2658/79, mantendrá en jurisdicción nacional las funciones asignadas por dichos decretos y además fiscalizará la aplicación de esta ley y sus resultados.

ARTICULO 97: Comuníquese al Poder Ejecutivo. FIRMANTES: PIERRI- ORALDO BRITOS. - Picado. - Canals



ANEXO Nº 7

FOTOGRAFÍA N° 1

Puerta de ingreso a la Institución "Taller de Revisación Técnica Vehicular". La puerta de ingreso del izquierdo corresponde al ingreso de vehículos de Línea Pesada; las puertas

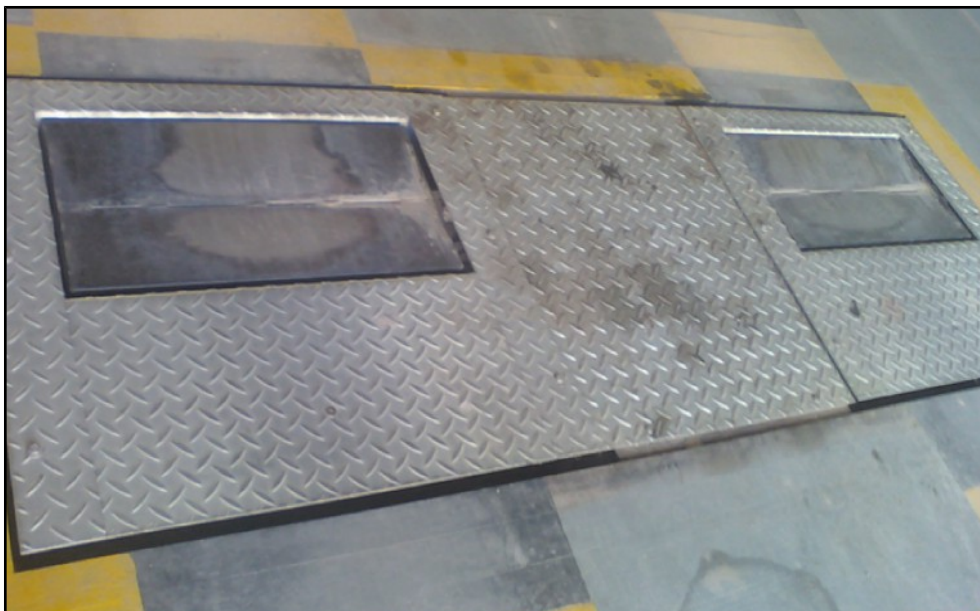


de ingreso del medio y del lado derecho corresponden al ingreso de vehículos de Línea Liviana.

FOTOGRAFÍA N° 2

Control y Alineación Al Paso: Instancia donde el vehículo se pasa por una placa llamada *Deriva Atraves* de esta solo pasa la rueda izquierda delantera, y luego la rueda izquierda trasera la misma permite ver la alineación de la rueda, si la placa se mueve hacia la izquierda o hacia la derecha implica que las ruedas están desalineadas.

FOTOGRAFÍA N° 3



Suspensión y Peso: Instancia donde el vehículo es pesado en su totalidad pero en dos momentos; en primer lugar las placas miden el peso del eje delantero y

luego, el peso del eje trasero, la sumatoria de estos, dan como resultado el peso total del vehículo. Con respecto a la suspensión estas placas proporcionan un movimiento vibratorio, con las cuales se analiza el estado de los amortiguadores.



FOTOGRAFÍA N° 4

Frenómetro y Fotovalidación: En esta cuarta instancia se coloca el eje delantero en unas placas llamadas *frenómetro*, las cuales tienen unos rodillos que hacen girar las ruedas del vehículo. Luego el operador debe de presionar los pedales de freno, de esta manera se puede medir en tres instancias: los frenos delanteros, los frenos traseros y el freno de mano. Con respecto a la *fotovalidación* al vehículo se le toman dos fotografías de los laterales, las cuales luego son impresas y guardadas como legajo del vehículo en la Institución y que sirven como validación, que el vehículo pasó por la revisión técnica.



FOTOGRAFÍAS N° 5

Control de Gases y Ruidos: A través de esta instancia al vehículo se le coloca una manguera en el caño de escape la cual mide el humo que arroja, este puede ser de diesel o naftero (figura N° 1). Con respecto al ruido se acerca un aparato (figura N° 2), de tamaño pequeño llamado *sonómetro*, lo más cerca posible del vehículo y se le pide al operador que se encuentra dentro del vehículo que acelere, el ruido que produce la aceleración es medida por dicho aparato.

FOTOGRAFÍA N° 6

(Figura 2)

Fosa y Control de Holguera: En esta instancia mediante la observación y análisis por parte del personal dentro de la fosa y a través de las placas (figura 2) que sostiene el eje delantero, las cuales proporcionan un movimiento vibratorio, se puede examinar el estado de las diferentes piezas. Se revisa así el juego de rodamiento, mordaza de frenos, amortiguadores, buje de amortiguadores, fisuras o remaches en el chasis, barra estabilizadora, caja de dirección, caja de rotula, barra estabilizadora, crucetas de cardam, caja de velocidades, etcétera.

FOTOGRAFÍA N° 7



Alineación e Intensidad de Faros: En esta instancia se le pide al operador que encienda las luces del vehículo, las mismas son: las luces altas, luces bajas, luces de posición, luces de giro, luces de retroceso, de patente y a través de un aparato especial, se mide la intensidad y alineación de los faros.