



Plan Integral de prevención de accidentes en Motociclistas

Agencia Provincial de Seguridad Vial
Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado

Primera etapa:

A) FISCALIZACION:

Introducción:

La Dirección de Seguridad Vial ha desarrollado un extenso trabajo de coordinación territorial que, sin perjuicio de las acciones concretas en que se tradujo, permitió tomar un conocimiento directo de las potencialidades y debilidades con las que podríamos encontrarnos al momento de iniciar un trabajo concreto de fiscalización en materia de motovehículos. Lo que sigue es un breve recuento de aquéllas y una síntesis de la metodología propuesta a fin de optimizar el uso del potencial humano y material existente y, al mismo tiempo, superar o minimizar los aspectos detectados como debilidades dentro de este proceso.

1) De los recursos humanos:

1.1) Inspectores de Tránsito Municipales o Comunales:

Potencialidad:

- Excelente predisposición al trabajo de coordinación interjurisdiccional.
- Excelente capacidad de adaptación a las reglas generales de procedimiento.
- Excelente incorporación de conceptos generales sobre objetivos del control.
- Excelente compromiso con los objetivos planteados, plasmado en actitud de trabajo territorial

Debilidades:

Necesidad de reforzar conceptos relacionados con conocimiento normativo:

- Régimen legal y documentación de motovehículos/ cuatriciclos (maquinaria especial no agrícola).
- Documentación exigible para circular (licencia, clases y sus correspondencias, obligatoriedad)
- Reglas de circulación en motovehículos, uso de elementos de seguridad activos y pasivos: en especial uso del casco de sus ocupantes, cantidad de ocupantes y motovehículos que admiten acompañantes, etc.
- Conceptos relacionados con la toma de medidas preventivas en cada caso, su procedencia y oportunidad.-

1.2) De las fuerzas de Seguridad Provinciales:

Potencialidades:

- Conocimiento extenso del territorio y la realidad local, social y sus movimientos.
- Posición de privilegio a los fines de encabezar acciones disuasorias de conductas disvaliosas
- Adaptación progresiva al trabajo interjurisdiccional, en especial con participación activa

Debilidades:

- Falta de afectación regular a los fines preventivos en seguridad vial.
- Necesidad de reforzar conceptos relacionados a la competencia propia dentro del

procedimiento.

- Necesidad de reforzar estrategias con relación a la presencia disuasiva dentro del control

1.3) De las Fuerzas de Seguridad Nacionales:

Potencialidades:

- Afectación exclusiva en materia de seguridad vial.
- Óptima adaptación al trabajo interjurisdiccional.

Debilidades:

- Sobredemanda de presencia territorial en materia de control.

2) De los recursos materiales:

- Baja o Regular asignación de recursos materiales, en particular.

2.1 Elementos de control

Escasa presencia de los siguientes elementos para operativos de control:

- Señalización preventiva y demarcatoria de control,
- sistemas de iluminación o seguridad en caso de controles nocturnos,
- chalecos reflectivos,
- linternas de seguridad vial, iluminación artificial, etc.

2.2) Movilidad del Control

Escasa disponibilidad de carretones, planchadas o vehículos de traslado para motovehículos a depósitos. O en caso de que existan, en muchos casos no se encuentran adaptados a la demanda que la realidad plantea sobre el tema.-

2.3) De la infraestructura de apoyo al control:

Nulas o escasas posibilidades de acceder a una infraestructura de apoyo al control, verificación de licencias por vía telefónica y otras asistencias relacionadas a aspectos jurídicos del control.-

2.4) De los predios de Depósitos de Bienes:

Estos predios son la excepción en el territorio provincial, ya que son pocos los municipios o comunas que cuentan con un depósito apto.

PROPUESTA:

Ante el panorama antes descrito brevemente, proponemos iniciar acciones inmediatas de

control, periódicas y sostenidas, destinadas a relevar:

- Documentación personal y habilitante de los conductores y los motovehículos en circulación.
- Medidas de Seguridad: uso correcto del casco, luces, espejos, y condiciones de seguridad del motovehículo.
- Cantidad de ocupantes.
- Secuestro de vehículos detectados en infracción.

Para lo cual se deberá previamente:

1) Prever la realización de talleres de coordinación e instrucción donde:

- Se imponga al personal de contenidos indispensables relacionados a los requisitos documentales exigibles a los motovehículos; se aclaren situaciones dudosas, en especial sobre aquellos rodados que no han obtenido licencia de configuración de modelo (cuatriciclos, velocípedos); o cualquier otra que pudiera surgir del debate en los talleres propuestos;
- Se impongan de las medidas preventivas que corresponden en caso de inobservancia de las medidas de seguridad reglamentarias para la circulación,
- Se distribuyan y expliquen los instructivos de control, labrados de actas, y requisitos documentales.

2) Solicitar al Departamento Operaciones de la Policía de la Provincia de Santa Fe, la aprobación de una planificación trimestral, a fin de contar con apoyo periódico del personal policial en estos controles, con la regularidad que los recursos humanos permitan;

3) Solicitar a Gendarmería Nacional, la aprobación de una planificación trimestral, en forma coordinada con la prevista con la Policía de la Provincia, conforme el ítem anterior, a los mismos fines que aquélla.-

4) Generar desde esta APSV equipos de elementos de control integral, que estén conformado por todos los elementos que se estiman necesarios para la realización de un operativo de fiscalización, y que puedan ser trasladados. La idea es ubicar cada equipo en un área cercana al corredor conector, para que puedan ser utilizados por todas las localidades y fuerzas de seguridad que los necesiten, sea para un operativo de fiscalización o ante un hecho o contingencia específico. Estos equipos pueden incluir los carretones o elementos de traslado, de uso interjurisdiccional.

5) Solicitar la inmediata apertura o afectación de predios comunales, municipales o interjurisdiccionales, como depósito de los vehículos en infracción.

B) LICENCIA DE CONDUCIR Y CAPACITACION DE MOTOCICLISTAS

1) **IDENTIFICACION DE LOS ACTORES:**

Agencia Provincial de Seguridad Vial, Autoridades locales, Compañías de Seguros de la región, O.N.G., Centros de Otorgamiento de Licencia de conductor, Formadores de la Provincia (del Ministerio de Salud y del Ministerio de educación de la región elegida), Empresas vinculadas al rubro.

2) **DEFINICION DE LOS ROLES**

- En la elaboración y programación del proyecto,
- En su lanzamiento,
- En su ejecución,
- En su valuación de resultados.

3) **AFECTACION DE RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES:**

Es fundamental comprometer a las autoridades políticas locales a ser representantes y responsables de la implementación y ejecución del Plan:

- Compromiso en la designación del personal técnico local que participará del plan (ej: responsable del centro de emisión de la licencia de conducir, personal de inspección)
- Compromiso de asignación presupuestaria, o de recursos materiales, (ej: impresión de volantes, video para charla de concientización>)
- Disposición de espacios para charlas de capacitación y de concientización.
- Disposición activa para convocar y sumar a otras entidades públicas o del orden privado (compañías aseguradoras, empresas fabriles, comercios vinculados al rubro, ya sea como sponsor o como beneficiarios, ej empresas con numeroso personal que utiliza este medio de transporte económico.

- Aportes de la sociedad civil en el programa:

Los cursos de capacitación podrán llevarse a cabo con la colaboración de ONG, Asociaciones de moteros, Municipios y Comunas y Ministerio de educación, Compañías aseguradoras, empresas empleadoras de trabajadores motociclista (uso de motovehículo como medio de transporte laboral). El programa podrá contemplar la diversidad de usuarios.

El Programa de Capacitación puede ser implementado con alumnos de cuarto y quinto año del colegio secundario, incluyendo la capacitación teórica, con contenidos para la concientización con participación de otros actores (ONG, padres), y clases prácticas de manejo, habilidad y destreza conductiva direccionadas a la prevención de accidentes (Asociación moteros, concesionarios y/o fabricantes de motos). Se puede prever la adaptación del programa para estudiantes de EMPA con participación de Programa Joven de la Provincia.

Se propone la implementación de un programa de formación de conductores de motos dirigido a empleados u operarios que utilicen el motovehículo como medio de transporte

laboral, en este caso a través del Municipio o Comuna, involucrando a la empresa empleadora, y compañías aseguradoras y Aseguradoras de riesgos de trabajo de la región.

Estos programas podrían ejecutarse en los puntos geográficos teniendo en cuenta los índices de siniestros informados conforme el mapa que indica las zonas de mayor riesgo el Plan de motos.

4) INDICADORES QUE FUNDAN EL PROGRAMA:

1- Cuadro y Mapa estadístico sobre siniestros con víctimas fatales, conductores y acompañantes y siniestros con intervención de motovehículos.

2- Informes del área de inspección de los procedimientos de control personalizados, respecto a operativos que se realizaron a conductores de motovehículos, y sus resultados: constatación de conductores sin licencia de conducir o con licencias de otras provincias limítrofes, conductores sin los elementos de seguridad.-

3- Datos estadísticos sobre el volumen del parque en razón de:

- Cantidad de motovehículos conforme informes del RNPA radicados por Nodo y por localidad,
- Cantidad de licencias de conductor de motovehículos, por Nodo y por localidad,
- Relevamiento de ventas de las principales empresas del rubro.

4- Formalizar en base al mapa elaborado por el Observatorio Vial la selección de cuatro o cinco localidades con mayor índice de accidentes con víctimas fatales, tener en cuenta otros indicadores, por ejemplo, ubicación estratégica en base a las características de las vías que las atraviesan o circundan; si la localidad es Centro de Otorgamiento de licencia de conducir, el caudal de movilidad con otras localidades de la región, actividades que la hacen centro de movilidad de jóvenes conductores de motovehículos (locales bailables, pub, escuela secundaria, universidades); o usuarios de motovehículos como medio de transporte laboral (asientos de plantas fabriles)

5) PROPUESTA DE MEDIDAS:

- Curso de formación de conductores (altas y renovaciones).
- Taller de concientización para conductores infractores y reincidentes.
- Asistencia jurídica y técnica en la Regularización para la titularización en base al Plan de RNPA, otorgándole un marco normativo provincial de exención a las cuotas de patente automotor vencidas. Fuerte difusión en toda la provincia de la medida.
- Incentivos: Reducción de primas de seguros de motos, descuentos en la adquisición de elementos y dispositivos de seguridad, tasas diferenciales en la licencia de conducir Clase A.

6) MONITOREO:

A realizar por la comisión o equipo elegido para evaluar el nivel de cumplimiento del plan por

etapas, y los resultados en los avances del mismo. Revisión, modificación y corrección de medidas en la marcha del Plan.

PROPUESTA DE FORMACIÓN PARA CONDUCTORES DE MOTOS

FUNDAMENTACIÓN:

Las estadísticas muestran la alarmante situación sobre las consecuencias de la inseguridad vial en la circulación de los motovehículos.

Entendemos que estas cifras se deben al incumplimiento de la normativa de tránsito vigente para dicho tipo de vehículo. Esta negligencia de los conductores es el resultado de diversos factores que atraviesan la problemática, entre ellos la falta de formación específica en el tema es uno de los más importantes.

Este curso propone que los centros de otorgamientos de licencias sean agentes referentes del Estado en la formación de conductores de motovehículos, con la información y recursos formativos necesarios para adoptar conductas seguras y responsables en la vía pública, conscientes de las consecuencias que puede ocasionar el incumplimiento de la normativa.

Todas las personas interesadas en obtener una licencia de conducir clase A, deben recibir la correcta instrucción, ya que brinda herramientas para poder discernir en las decisiones como conductor.

Asimismo, crear estos espacios de formación es una forma de legitimar la correcta preparación de los conductores de motos y trascender el imaginario que concibe al motovehículo como una bicicleta con motor que, en consecuencia, puede manejar cualquiera.

Consideramos que los centros de otorgamiento de licencias de conducir son los agentes indicados para brindar este tipo de formación, utilizando el material teórico confeccionado por la Agencia de Seguridad Vial y agregando los aspectos locales y contextuales a la problemática. Asimismo, en ellos se encuentra el personal idóneo para realizar esta tarea, de intercambio con la gente y de sensibilización que permita modificar las conductas riesgosas.

OBJETIVOS

- Crear y garantizar espacios formales de formación para los nuevos conductores de motos.
- Difundir información clara, precisa y específica sobre los motovehículos y su conducción.
- Concientizar sobre las consecuencias de las conductas riesgosas en la conducción de motovehículos.
- Jerarquizar la licencia de conducir motos con requisitos más exigentes para los nuevos conductores.
- Resignificar la conducción de motovehículos.

- Referenciar y unificar los conocimientos sobre la problemática en estos espacios.

Capacitación para aspirantes a Licencia de Conducir:

PROPUESTA EXTENDIDA

Curso para conductores de motos de 4 encuentros

Duración: 2 horas de reloj por encuentro.

PROPUESTA INTENSIVA

Curso para conductores de motos de 1 sólo encuentro.

Duración: 5 horas de reloj.

PRIMER ENCUENTRO

Equipamiento:

- Características de la motocicleta
- **DISPOSITIVOS PASIVOS DE SEGURIDAD:** Equipo adecuado para conducir, Casco, Protección ocular y de la cara, Campera, Pantalones, Guantes, Botas o zapatos, Vestimenta para lluvia, Vestimenta de alta visibilidad.
- **DISPOSITIVOS ACTIVOS DE SEGURIDAD:** Comando de una motocicleta, Sistema de Iluminación, Sistema de dirección, Sistema de frenado, Sistema de Suspensión, Neumáticos, Mantenimiento de una motocicleta.

SEGUNDO ENCUENTRO

Normativa general: Documentación, Velocidad, Prohibiciones, Obligaciones, Señalización.

TERCER ENCUENTRO

Circulación: Requisitos para circular en motovehículo por la vía pública, Condiciones generales de seguridad, Conducción de motocicleta, Cargas en Motocicleta, Prioridades de paso.

CUARTO ENCUENTRO

Condiciones psicofísicas, Factores de riesgo, Condiciones psicofísicas en la conducción de motos, Concentración de alcohol en sangre, Fatiga, El sueño, Las drogas y los medicamentos, Factores Psicológicos.

Controlando factores de riesgo: Incrementar la visibilidad, Intersecciones, Pasando a otros vehículos, Superficies irregulares y obstáculos, Superficies resbalosas, Conducción Nocturna, Conducir en condiciones adversas, Reacción ante situaciones de emergencia, Fallas del equipamiento, Reventón de un neumático, Acelerador trabado, Cable de embriague cortado, Viajar en grupo.

Taller de sensibilización para infractores reincidentes.

Se propone realizar un taller de sensibilización para todos aquellos conductores de motocicletas que hayan reincidido o cometido faltas graves en el tránsito. De esta manera, para poder retirar el vehículo del corralón deberán ser juzgados, y además acreditar la asistencia a dicho taller. El objetivo, es no solo sancionar al infractor desde el punto de vista económico, sino generar, y lo cual es más importante aún, una instancia de concientización y reflexión sobre el error cometido. Las personas deben tomar conciencia sobre los riesgos a los que se exponen en la vía pública y exponen a sus seres queridos.

La propuesta no pretende desarrollar aspectos de la normativa, dándose por supuesto que ya se posee conocimiento sobre ello al haber obtenido la licencia de conducir. Se apela a trabajar sobre la actitud y el buen comportamiento en la vía pública, y sobre medicina y psicología del tránsito.

Modalidad

Los centros de otorgamiento de licencias de conducir serán los responsables de llevar a cabo un taller de sensibilización dirigido a infractores, conductores de motovehículos. El mismo será abordado en dos etapas, la primera, teniendo en cuenta el periodo de adaptación, contará con 2 horas de duración, y se trabajará sobre el factor humano; la segunda etapa, supondrá una carga horaria de 4 horas, con la presentación de testimonios reales de accidentes de tránsito, videos y otras actividades lúdicas y pedagógicas para el logro de la mayor concientización sobre la problemática.

Recursos Humanos

Inspectores Municipales

Profesionales médicos de la municipalidad y la Provincia

Profesionales psicólogos de la municipalidad y la provincia

Recursos materiales

-PC / Cañón multimedia para proyección de Power Point y archivos audiovisuales

- Pantalla

-Sistema de audio para proyección de videos

-Certificados y papelería general para todos los asistentes.

-Manual de motociclistas y folletería ilustrativa

Lugar de realización

Salas de capacitación de los centros de emisión de licencias de conducir de las localidades de la Provincia de Santa Fe.

C) PROPUESTA PARA ADECUACION DE LA NORMATIVA LOCAL:

Municipios y Comunas:

- Adecuación de las ordenanzas sobre obligatoriedad del uso de casco, sobre utilización de elementos de seguridad en conductor y exceso de acompañantes y menores.
- Adecuación de las medidas precautorias (secuestro de vehículos en caso de conductor sin licencia o por falta de casco reglamentario; secuestro de licencia en caso de que no coincidan datos del domicilio real, retención del rodado hasta tanto subsanar la infracción, etc.)
- Adecuación normativa para elevar la edad mínima para la obtención de la Licencia de Conducir Clase "A" los 18 años de edad conforme lo propuesto por la Provincia en el Proyecto de Ley de Adhesión
- Adecuación del régimen de sanciones: Prever la sanción de inhabilitación. Realización de Talleres de rehabilitación, previo a la recuperación de la moto secuestrada y remitida al corralón. Posibilidad de condonación de la multa por compra del casco.
- Obligatoriedad de la capacitación y formación previa a la obtención de la licencia de conducir.
- Adecuación de las tasas de servicios por otorgamiento de Licencia de Motos (tasa diferencial, subsidiada, etc.)
- Previsión normativa de tasas de servicios de acarrero y estadía diaria para solventar los gastos de traslado a depósito y conservación y custodia de los rodados
- Suscripción de convenios con expendedores de combustibles y/o Cámaras que los representen para impedir que conductores de motovehículos carguen combustibles sino llevar el casco de seguridad reglamentario

Autoridad Provincial

1. Acompañando el plan de regularización del parque de motovehículos establecido por la DNRPA en la Disposición N°73/2010 (<http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/83655/404748/file/Resoluci%C3%B3n%20motoveh%C3%ADculos%2073-2010.pdf>), otorgar un marco normativo provincial de exención a las cuotas de patente automotor vencidas a través de la sanción de un Proyecto de ley. Fuerte difusión en toda la provincia de la medida.
2. Proyecto de Ley de Adhesión y Código Provincial de Faltas de Tránsito: Actualmente con media sanción en la Legislatura, prevé entre otras disposiciones la obligatoriedad del uso de la bandolera o chaleco reflectante y la impresión de los datos de dominio del motovehículo en el casco reglamentario.

Autoridad Nacional

3. Solicitud de prórroga del plan de regularización establecido por la DNRPA en su Disposición N°73/2010 por el plazo de un año.

MODELO DE ORDENANZA LOCAL

ORDENANZA N°

RÉGIMEN LEGAL PARA MOTOVEHÍCULOS

Artículo 1º .- Apruébase el Mensaje n° Con el Proyecto de Régimen Legal para Motovehículos del Municipio/ Comuna de, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 2º .- La presente ordenanza y sus disposiciones reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de todo tipo de motovehículos, incluidos los triciclos y cuatriciclos. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta norma

Artículo 3º : Definiciones: A los fines de este régimen se entiende por:

1-Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada.

2- Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia, de más de 50cc. de cilindrada.

3-Motovehículos: este término comprende a los ciclomotores, motocicletas, motocargas, motos con sidecar, motonetas, triciclos a motor y cuatriciclos.

Artículo 4º :

A los fines de este ordenamiento, los motovehículos se clasifican según las siguientes características técnicas:

I – En cuanto a las características técnicas:

1.- Categoría L: Vehículo automotor con menos de CUATRO (4) ruedas.

1.1.- Categoría L 1: Vehículos con DOS (2) ruedas, con una cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) y una velocidad de diseño no mayor a 40 km/h.

1.2.-Categoría L 2: Vehículos con TRES (3) ruedas, con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) y su velocidad de diseño no mayor a 50 km/h.

1.3.- Categoría L3: Vehículos con DOS (2) ruedas, con una capacidad de cilindrada mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) o una velocidad de diseño superior a los CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h.).

1.4.- Categoría L 4: Vehículos con TRES (3) ruedas, colocadas en disposición asimétrica en relación al eje longitudinal medio, con una capacidad de cilindrada mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) o una velocidad de diseño superior a los CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h.) (motocicleta con sidecar).

1.5.- Categoría L5: Vehículos con TRES (3) ruedas, colocadas en posición simétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima que no exceda los MIL KILOGRAMOS (1.000 Kg.) y una capacidad de cilindrada mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) o una velocidad de diseño superior a los CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h).

Artículo 5º CONDICIONES DE SEGURIDAD: Los motovehículos 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;
 - 4.1 Las cubiertas reconstruidas deben identificarse como tal y se usarán sólo en las posiciones reglamentarias. Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto para los casos previstos en la Norma IRAM 113.337/93. Asimismo tampoco se pueden utilizar neumáticos reconstruidos en ambos ejes de motocicletas
 - 4.2 En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILIMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DECIMAS DE MILIMETRO (0,5 mm).
5. Estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos;
6. Tener su peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta ley y su reglamentación establecen;
7. Deben poseer espejos retrovisores y escapes con silenciador reglamentarios
8. Deben contar con guardabarros y paragolpes reglamentarios

b) Los motovehículos deben estar equipadas con casco antes de ser librados a la circulación;

Artículo 6º Sistema 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) Luces intermitentes de emergencia, que incluye a todos los indicadores de giro;

Artículo 7º: Documentación Exigible: Para circular por la vía pública con ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados.

- Licencia de conducir vigente Clase A, según el tipo de cilindrada que corresponda. Cuando se trate de motocicletas o cuatriciclos 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.
- Cedula de Identificación del rodado (tarjeta verde)
- D.N.I. / Cédula de Identidad del Mercosur:
- Comprobante de seguro obligatorio (responsabilidad civil frente a terceros transportados y no transportados)
- Oblea y certificado de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria: Deberá realizarse la RTO de conformidad a lo previsto en el Decreto Provincial N° 0869/09, reglamentario de la Ley Provincial N° 11.583.
- Ultimo comprobante de pago del impuesto de patente única de vehículos.

Artículo 8º: Triciclos y cuatriciclos sin L.C.M.: Sin perjuicio de su prohibición de circulación en la vía pública, los titulares de triciclos y/o cuatriciclos que no hubieran obtenido la Licencia de Configuración de Modelo como motovehículos deberán:

- 1) Inscribir el dominio en el Registro de la Propiedad Automotor correspondiente, en caso de corresponder.
- 2) Obtener la Licencia de Conducir acorde a la categoría fabricación o importación del rodado.
- 3) Contar con cobertura de Seguro de responsabilidad civil.
- 4) Patente única automotor: En caso de efectuarse su radicación efectiva en la Provincia deberá darse cumplimiento a lo establecido en el Código Fiscal de la Provincia de Santa Fe (Ley Provincial N° 3456) y en las disposiciones de la Ley Impositiva Provincial.

Artículo 9º: Edad mínima para la habilitación Para obtener la Licencia de Conducir Clase A para conducir motovehículos se deberán tener cumplido los **dieciocho (18) años de edad**. Las autoridades locales no podrán establecer bajo ningún fundamento excepciones a las edades mínimas para conducir cualquier tipo de motovehículos, incluidos los ciclomotores.

Artículo 10º: Requisitos mínimos para la obtención de la Licencia Clase A.

a) Saber leer

Manifiestar a través de una declaración jurada los padecimientos de afecciones, conforme lo determine la reglamentación.

Asistir en forma obligatoria a un curso teórico-práctico de formación vial La carga horaria mínima de capacitación será de VEINTE (20) horas. En los casos de renovación de la licencia, la carga horaria de la capacitación será de CINCO (5) horas, comprendiendo actualizaciones normativas e innovaciones técnicas en materia de tránsito y seguridad vial.

Aprobar los siguientes exámenes

- 1) Un examen psicofísico que acredite la aptitud física, visual, auditiva y psicológica del solicitante, conforme lo determine la reglamentación.
- 2) Un examen teórico de conocimientos sobre ética ciudadana, formación en valores de convivencia y respeto del espacio público.
- 3) Un examen teórico de conocimientos sobre conducción y sus riesgos, normativa general y específica en materia tránsito y seguridad vial y actuación ante la ocurrencia de siniestros.
- 4) Un examen teórico-práctico de conocimientos vinculados al funcionamiento y utilización de los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, funciones del equipamiento e instrumental en general, y de revisión y mantenimiento preventivo de los rodados.
- 5) Un examen práctico de idoneidad conductiva en cuyas etapas se contemple la circulación en situaciones reales de tránsito.

Los aspirantes reprobados en los exámenes teóricos y/o prácticos por segunda vez, realizarán un curso de recuperación para lo cual deberán abonar una tasa adicional, con exención de los casos sociales comprobados para los cuales corresponda el otorgamiento de subsidios o becas, conforme lo establezca la reglamentación.

Artículo 11º: Reglas de circulación: Sin perjuicio de la aplicación de las normas de circulación aplicables a todo tipo de rodados todo motovehículo deberá:

- a) Circular con la luz baja permanentemente encendida, aún en momentos de plena luminosidad solar facilitando así su visualización por parte de otros usuarios de la vía pública.

b) Los conductores y acompañantes de rodados comprendidos en las categorías técnicas L.1, L.2, L.3, L.4, y L.5, cuatriciclos y bicicletas, deberán circular con casco reglamentario colocado y chaleco o bandolera reflectante, los cuales tendrán impreso, en forma legible, el dominio del vehículo que conducen. Su incumplimiento será considerado falta grave. El casco debe cubrir la cabeza, integralmente o en su parte superior, para protegerla de eventuales golpes. Debe componerse de los siguientes elementos:

1. Cáscara exterior dura, lisa, con el perfil de la cabeza y con un relleno amortiguador integral de alta densidad, que lo cubra interiormente, de un espesor no inferior a VEINTICINCO MILESIMAS DE METRO (0,025 mm).

2. Acolchado flexible, adherido al relleno, que ajuste el casco perfectamente a la cabeza, puede estar cubierto por una tela absorbente.

3. Debe cubrir como mínimo la parte superior del cráneo partiendo de una circunferencia que pasa DOS CENTESIMAS DE METRO (0,02 m) por arriba de la cuenca de los ojos y de los orificios auditivos. No son aptos para la circulación los cascos de uso industrial u otros no específicos para motocicletas.

4. Sistema de retención, de cintas de DOS CENTESIMAS de metro (0,02 m) de ancho mínimo y hebilla de registro, que pasando por debajo del mentón sujeta correctamente el casco a la cabeza.

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

6. Exteriormente debe tener marcas retrorreflectivas ubicadas de manera tal que desde cualquier ángulo de visión expongan una superficie mínima de VEINTICINCO CENTESIMAS DE METRO CUADRADO (0,25 m²).

7. Interiormente debe llevar una etiqueta claramente legible que diga: "Para una adecuada protección este casco debe calzar ajustadamente y permanecer abrochado durante la circulación. Está diseñado para absorber un impacto (según Norma IRAM 3621/62) a través de su destrucción o daño. Por ello cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (aún cuando el daño no resulte visible)".

8. El fabricante debe efectuar los ensayos de la Norma IRAM 3621/62 e inscribir en el casco en forma legible e indeleble: su marca, nombre y domicilio, número de inscripción en el Registro Oficial correspondiente, país de origen, mes y año de fabricación y tamaño. También es responsable el comerciante que venda cascos que no se ajusten a la normativa vigente.

9. No se dará por cumplido el requisito de circular portando casco de seguridad cuando la carcasa o su relleno amortiguador presenten fisuras evidentes o abollones, cuando falta el visor o cuando no se utilicen antiparras de seguridad.

c) Anteojos de seguridad o antiparras:

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

2. La transparencia no debe perturbar ni distorsionar la visión, ni causar cansancio, de conformidad con la norma IRAM 3621-62 "Protectores Oculares".

d) Los ciclomotores no pueden llevar pasajero alguno, ni carga superior a CUARENTA KILOGRAMOS (40 Kg.).

e) Las motocicletas de dos ruedas (salvo los ciclomotores) no deben transportar más de un acompañante o a menores de catorce años, ni carga superior a los CIEN KILOGRAMOS (100 Kg.).

f) Cuando en un operativo de control se constate que el acompañante del motociclista no puede proveerse en el acto de casco, la autoridad de aplicación intimará al conductor del rodado a bajarlo del vehículo y a no continuar transportándolo.

g) Los motovehículos no podrán circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

h) El conductor de un motovehículo en la vía pública, incluidos los ciclomotores, no podrá circular con alcoholemia superior a los 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre.

Artículo 12º: Reglas de estacionamiento: El estacionamiento de motovehículos se ajustará en lo general a las disposiciones de este artículo y además a lo estipulado en la normativa especial:

a) Se podrá estacionar sobre la acera izquierda según sea el sentido de circulación, solo cuando aquella tenga un ancho mayor de 2,50 mts., se coloque el vehículo en forma paralela al cordón, no obstruya desmedidamente el tránsito de peatones ni produzca molestia alguna a los frentistas. En estos supuestos el vehículo deberá disponerse a 0,60 mts del cordón aproximadamente.

b) En calles doble mano, sin cantero central y de menos de 11 mts. de ancho se autoriza el estacionamiento de estos vehículos sobre la acera de los números impares, en las condiciones indicadas en el párrafo anterior. En las restantes vías de doble o múltiple mano y con acera de ancho superior a los 4,50 mts. se podrá estacionar estos vehículos, a 0,60 mts. del cordón a fin de no obstaculizar la apertura de las puertas de los automóviles que estacionen en el sector.

b.1 No se autoriza estacionar estos vehículos sobre la acera:

- Cuando evidencien pérdidas de aceite o fluidos.
- En toda cuadra dónde exista un establecimiento educativo preescolar y/o primario, durante las horas de clase. En estos casos la infracción se considerará agravada.
- En las cuadras dónde el estacionamiento se realice en ángulo, ni aún cuando el espacio estuviera totalmente ocupado.

c) El estacionamiento de estos vehículos se realizará ubicándolo sobre un dispositivo (pie) y una o ambas ruedas, de tal forma que se proporcione la estabilidad necesaria al conjunto. La carencia o no uso de este accesorio será considerada infracción.

- d) Las motos con sidecar, los triciclos y cuatriciclos motorizados podrán estacionar en las zonas que la señalización lo autorice; no permitiéndose que los hagan sobre la acera. Queda prohibido encadenar o ligar de cualquier forma a estos vehículos al arbolado público, señales viales, columnas de servicios públicos, mampostería y herrajes de las construcciones con frente sobre la vía pública; estos hechos serán agravantes de las sanciones que pudieran corresponder. La autoridad de aplicación arbitrará los medios necesarios para remover todo obstáculo que tienda a impedir o dificultar el retiro del vehículo en infracción.
- e) Las playas de estacionamiento deberán disponer para uso exclusivo de motovehículos, de una superficie mínima de 5 mts. de largo por 2,50 mts. de ancho, si su capacidad fuera de 20 coches o menos, y de dos espacios como el señalado, si admitiera un número superior.

Artículo 13º Medidas cautelares: Sin perjuicio de la aplicación de otras medidas preventivas, la ausencia de casco de seguridad reglamentario en los conductores de ciclomotores y motocicletas será considerada causal expresa de secuestro y remisión del rodado al depósito pertinente.

Artículo 14º Sanciones específicas: Se penará con multa de a pesos por conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua mientras se encuentre el usuario a cargo del manejo de motovehículos de cualquier naturaleza. En el caso que el conductor se encuentre utilizando el sistema de mensajes de texto la pena será de a pesos. En el caso de reincidencia se aplicará además inhabilitación de meses a meses. En su caso el conductor deberá estacionar el rodado en zona habilitada de la vía para hacer uso del sistema de comunicación respectivo.

Artículo 15º Sanciones específicas: Se penará con multas de \$ a \$, y/o inhabilitación de adías, por llevar acompañante en motovehículos cuya cilindrada sea igual o menor a sesenta centímetros cúbicos.

Artículo 16º Sanciones específicas: Se penará con multa de \$- a \$ por llevar más de un acompañante o menores de catorce años en motos cuya cilindrada sea mayor de sesenta centímetros cúbicos; en cualquiera de ambos casos se aplicará como accesoria pena de inhabilitación de días hábiles a ochenta días

Artículo 17º Sanciones específicas Será penado con multa de a pesos quienes conduzcan motovehículos bajo los efectos del alcohol, cuando el índice de intoxicación alcohólica comprobada sea mayor de 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre.

Artículo 18º Sanciones específicas: Se penará con multa de \$ a \$ por circular en motovehículos sin casco reglamentario cubriendo la cabeza, sin tener el correa de seguridad ajustado, sin bandolera o chaleco reflectante, sin la inscripción del dominio en el casco, y sin anteojos de seguridad o antiparras, en el caso que corresponda. En caso de reincidencia, se aplicará accesoriamente sanción de inhabilitación para conducir por un mínimodías. En el caso de la primera infracción, y al momento de la audiencia de descargo, la multa a aplicar podrá ser condonada con la acreditación, ante el Juez de Faltas actuante, de la compra de un casco protector reglamentario, mediante factura y/o ticket reglamentario emitido a su nombre. La autoridad de aplicación queda facultada en idéntico plazo para proceder a llevar adelante, en caso de no acreditar el infractor la compra de un casco protector como lo establece el artículo precedente, un sistema de vales por el cual, una vez efectivizada la multa respectiva en Juzgado de Faltas, se le haga entrega al titular del rodado de un vale para retirar un casco protector reglamentario en los comercios de la ciudad que, dedicados a la actividad, firmen los convenios correspondientes con el Municipio/ Comuna a efectos de la implementación de la presente. La autoridad de aplicación implementará a fines del cumplimiento del presente artículo una campaña de concientización a través de la distribución de folletos, fijación de afiches de vía pública, difusión de mensajes en radio y/o todo aquello que se considere conveniente.

Artículo 19º Responsabilidad conjunta: El concesionario y/o vendedor al público de

cualquier tipo de motovehículo, que comercializare y entregare las unidades sin haber completado los trámites de inscripción inicial con entrega de las placas de identificación respectivas, será responsable conjuntamente con el conductor infractor, por las sanciones que pudieran corresponder por incumplimiento a las normas relativas a la inscripción inicial y de documentación identificatoria de estos rodados, establecidas en el Régimen Jurídico del Automotor, Decreto Nacional N° 6582/58 ratificado por la ley 14.467, y en las normas técnico registrales fijadas por la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad Automotor (DNRPA).

Artículo 20º: Taller de sensibilización: Todo conductor que por faltas graves y/o siendo reincidente, en contravención a los establecido por las normas de tránsito, como condición para retirar su vehículo del depósito municipal deberá participar de una jornada de taller.

1. La fecha en la que se realizará el taller deberá ser consignada por la autoridad de aplicación. A pedido del interesado, no se abonará tasa de estadía en el período durante el cual efectivice el mencionado taller y desde la fecha en que el mismo haya sido ordenado por la Autoridad

2. En dicha jornada se exhibirá material en formato de video referido a las secuelas que quedan como resultado de accidentes en motocicleta en conductores que no utilizan el casco. Se debatirá, con la coordinación de los profesionales que se consideren necesarios, acerca del mismo, elaborando conclusiones en conjunto con todos los asistentes al taller.

3. Las temáticas que se difundirán a través de los videos estarán orientadas a:

3.1 Analizar las secuelas que se producen luego de un accidente en motocicleta.

3.2 Impactos que el cuerpo recibe y las discapacidades que quedan como resultado de fracturas en la zona craneal.

3.3 Curso sobre conducción de motocicletas.

3.4 Se podrán realizar actividades en grupo en las cuales se pueda dar cuenta de la necesidad imperiosa de respetar las normas de tránsito, así como también la importancia de utilizar casco reglamentario.

3.5. Al finalizar la jornada de taller se les otorgará a los asistentes un certificado de asistencia el cual habilitará a realizar el trámite para recuperar .

3.6. La participación en la jornada de taller no invalidará las sanciones que el Juzgado de Faltas haya dispuesto para el infractor, así como tampoco dejará sin efecto el pago de la tasa de acarreo del vehículo y la estadía.

3.7. Si al momento del juzgamiento correspondiente el infractor presentare una factura a su nombre que acredite la compra del casco protector, habilitará al Juzgado de Faltas a realizar una reducción de hasta el 50% del valor de la multa correspondiente.

Artículo 21º: Liberación de rodado del depósito municipal/comunal: Para la liberación de un motovehículo remitido a los depósitos municipales, comunales o provinciales, se requerirá previamente la presentación de la documentación exigible para circular, la verificación técnica *in situ* que acredite que el motovehículo se encuentra en condiciones de seguridad reglamentarias, sin perjuicio de la vigencia del comprobante de la revisión técnica obligatoria (RTO), el pago de las tasas de acarreo y estadía, según corresponda. En su caso el Juez competente podrá exigir al imputado acreditar la asistencia a cursos y/o talleres especiales de sensibilización y reeducación vial, previo a disponer la liberación del rodado, conforme lo determine la reglamentación.

En los supuestos de liberación de motovehículos remitidos por alcoholemia positiva de su conductor, la entrega a éste estará condicionada, en su caso, a que se someta a un nuevo control de alcoholemia, a los efectos de verificar su aptitud para conducir. De no verificarse esta condición se suspenderá la tramitación hasta tanto los controles de alcoholemia arrojen resultados compatibles con la conducción.

Artículo 22º Venta de Combustible: Queda prohibida la venta de cualquier tipo de combustible a los conductores de motocicletas, ciclomotores, cuatriciclos y triciclos motorizados que, al momento de solicitar la carga, no circulen con el casco reglamentario. Para la aplicación efectiva de esta norma deberán suscribirse convenios de colaboración con negocios expendedores de combustible o con las cámaras que los agrupen, a fin de establecer acciones conjuntas para garantizar su cumplimiento. Se podrá asimismo formalizar acuerdos con otros Municipios y Comunas del área metropolitana para armonizar políticas y coordinar

estrategias referidas a la aplicación de lo sancionado, así como también se le dispone establecer los mecanismos necesarios de difusión de la normativa.

Artículo 23º: Venta conjunta de casco: Adhiérese el Municipio/ Comuna de..... a las disposiciones de la Ley Provincial Nº 13.016.

Artículo 24º: Adhesión a la normativa provincial y nacional: En todo lo que no esté regulado en la presente ordenanza regirán las disposiciones de la Ley Provincial Nº 11.583 y la Ley Nacional Nº 24.449.

Instructivo: Procedimiento para la subasta pública de vehículos y/o rezagos depositados en corralones municipales por infracciones al tránsito (Ley Prov. 11.856)

- La descripción del procedimiento se encuentra prevista en la Ley Prov. Nº 11.856. Parte de una presunción de abandono que habilita la ejecución administrativa por parte del municipio o provincia.

- La subasta por organismos estatales también está prevista en el régimen jurídico del automotor (Decreto Ley 6358, en su art. 10).

- Para proceder al remate público, el vehículo debe tener al menos seis meses dentro del depósito oficial. El acta de secuestro al infractor supone la última notificación, y allí comienza el cómputo del semestre.

a) Subasta de vehículos por unidad. Etapas del procedimiento:

- La selección de vehículos para subastar en forma individual debe ser rigurosa procurando incorporar solamente vehículos de año modelo no superior a 15 años de antigüedad, y que se encuentren en aceptable estado de conservación.

1- Relevamiento físico de las unidades a subastar. Se deben verificar todos los datos que identifican al vehículo, en especial la numeración de chasis y motor.

2- Con los datos recabados se debe confeccionar una planilla de verificación física de cada vehículo involucrado.

3- Todas las planillas deben agruparse y enviarse a la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad Automotor, dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, sita en calle Av. Corrientes 5666 de Capital Federal, con una nota adjunta solicitando el informe para organismos subastantes para cada vehículo.

4- La Dirección Nacional de Registros de Propiedad Automotor envía entonces (con demora de 3 a 6 meses), un legajo con el informe para organismos subastantes de cada vehículo verificado, donde constan los datos del titular, del denunciado de venta, de los acreedores prendarios, de los embargos, inhibiciones y otras afectaciones. Esta legajo cumple dos finalidades: En primer término sirve para identificar a los interesados que deberán ser luego

intimados, y segundo forma parte de la documentación que debe entregarse al comprador en subasta para que pueda inscribir el vehículo en el Registro Seccional de su domicilio.

5- Una vez recibida la documentación, la ley N° 11.856 prevé que se haga una intimación al titular registral y a los terceros interesados a fin de comunicar el día, hora y lugar de subasta. Es conveniente, aunque la ley no lo prevea, notificar dos veces: una vez compeliendo a los interesados a que hagan valer sus derechos sobre el rodado por el término de 20 días, y otra cercana al remate notificando día, hora y lugar. Tener presente: hasta el mismo día de la subasta tienen derecho los interesados a cumplir los recaudos exigidos, abonar los cargos debidos y liberar el rodado.

6- Casi todos los automotores (excepto los que tienen numeración adulterada) tienen antecedentes registrales que identifican un titular con un número de dominio. En el caso de las motos puede suceder que alguna no tenga antecedentes registrales. Esto se debe a que suelen entregarse desde la concesionaria sin el trámite de inscripción efectuado. Aunque no estén los antecedentes de algunas motos, éstas pueden subastarse igual.

7- Depuración: No deben incluirse en la subasta:

- a) Los vehículos que tengan numeración de chasis y/o motor irregular o adulterada. Si la chapa es falsa o no corresponde a ese rodado, no hay problema para proceder a la subasta, porque lo que identifica al rodado son aquellos guarismos, no el dominio alfanumérico.
- b) Los vehículos con motores cambiados no registrados en un nuevo dominio.
- c) Los vehículos denunciados como robados, excepto en los casos en que el juez de la causa manifieste por escrito desinterés en el bien.
- d) Los vehículos cuyo titular se encuentre en proceso falencial no concluido (Ley de Quiebras N° 24.522)
- e) Los vehículos que por su estado de conservación deban ser retirados del parque automotor.

8- Depurado el padrón, quedan establecidos los lotes a subastar. Debe dictarse un decreto municipal con las bases y condiciones de la subasta y el listado de lotes, y elegirse el lugar, día y hora del acto. Los martilleros deben ser designados de conformidad a la ley que rige la actividad. Deben publicarse edictos con el extracto de la subasta en el boletín oficial, y uno o dos diarios de circulación masiva.

9- Debe preverse un período para la exhibición pública de los lotes (usualmente 10 días hábiles)

10- El acto de remate lo puede realizar el municipio con auxilio de alguna entidad bancaria que oficie de agente cobrador y provea la seguridad.

11- El precio a abonar por los compradores en el acto debe ser el 20 % en el acto de remate, más el 10 % del previo en carácter de comisión del martillero. El 80 % restante debe abonarse una vez aprobada la subasta por el ejecutivo municipal.-

12- La aprobación del remate debe disponerse en otro decreto.

13- Los adquirentes de lotes por unidad están obligados a inscribir los rodados comprados en el Registro Seccional del domicilio del comprador. Para ello, el organismo subastante (municipio) les entregará un certificado de subasta y otra documentación anexa, tal cual lo prevé el **Digesto de Normas Técnico Registrales de la Dirección Nacional de Registros de Propiedad Automotor (DNRPA), en su tomo II, capítulo I, Sección 11, Primera Parte, sobre Subasta de Automotores abandonados, perdidos o secuestrados.**(ver digesto en www.dnrpa.gov.ar, figuran modelo certificado de subasta y anexos.)

14- Con el inicio y/o culminación del trámite de inscripción, según se considere conveniente, se

habilitará al comprador a retirar el vehículo del predio, con la prohibición de circular hasta tanto cumplimente los recaudos documentales, y técnicos-mecánicos de seguridad del vehículo.

b) Subasta de vehículos en condiciones para chatarra (autos y motos)

1- Para la subasta de vehículos en condiciones de desguace o chatarra, debe seguirse el criterio fijado por Ley 11.856, intimando a los titulares. En caso de que no fuera posible identificar al rodado por su gran deterioro, se deberá notificar a quien resulte identificado como último poseedor (acta de infracción)

2- Lo ideal sería que el procedimiento desguace y compactación fuera realizado por el propio municipio, luego de cursadas las intimaciones. Posteriormente se procedería a la venta de la chatarra por licitación o remate público.

3- Otra alternativa sería tercerizar el servicio de desguace y compactación en empresas dedicadas del rubro (licitar el servicio pudiendo preverse en los pliegos que la empresa adjudicataria pueda disponer del rezago de chatarra resultante, con el compromiso de gestionar las bajas registrales correspondientes)

4 - Otra posibilidad, que requiere un mayor control, es la venta por remate público o licitación pública de los vehículos enteros por kilogramo, con el compromiso y asunción de responsabilidad civil y penal de parte del adquirente del lote, de efectuar el desguace y compactación de los rodados involucrados. En este caso se deberán cumplir las leyes nacionales y provinciales que rigen la actividad de los desarmaderos y/o actividades afines. En este caso el adquirente deberá entregar las constancias de compactación respectivas, para que luego el estado municipal lo comunique a la Dirección General de Registros de la Propiedad Automotor (DNRPA). Este procedimiento no debiera utilizarse para la disposición administrativa de motovehículos, por la facilidad que tienen para rearmarse y volver a la circulación en condiciones irregulares.