Curso: Renovación continua

Criterios y orientaciones metodológicas para la Renovación de la Licencia Nacional de Conducir Clase D3 en la República Argentina

Módulo 1: Fundamentos éticos y cultura vial

DESTINADO A DOCENTES

Buenos Aires, Edición 01/2025

Prohibida su reproducción parcial o total

I. Fundamentación

La capacitación para la renovación continua de la Licencia Nacional de Conducir (LNC) Clase D3 (transporte de pasajeros de más de veinte plazas) es un requisito fundamental y obligatorio dentro del marco normativo (Anexo del Decreto n°196/2025). Establece cómo los conductores profesionales actualizan las competencias necesarias para una actividad que conlleva una responsabilidad crítica debido al volumen de personas transportadas y la complejidad operativa de los vehículos, fortalecida al incorporar la dimensión humana y social de la seguridad vial.
La presente fundamentación sobre la importancia de esta capacitación continuase basa en las directrices del Capítulo 3 de citado Anexo y Norma IRAM 3810:2006.

1. Cultura vial: una problemática sociocultural

Se parte de comprender que los siniestros viales, no son meros accidentes, sino tienen como componentes los comportamientos arraigados en la sociedad.
Para un conductor de Clase D3, que maneja un vehículo de alta complejidad y riesgo, es fundamental comprender que su rol va más allá de la mera operación mecánica, implica ser un agente activo en la mitigación de riesgos. Esta perspectiva sociocultural promueve que el conductor tome consciencia sobre el impacto colectivo de sus decisiones.

2. Énfasis en la convivencia y el uso compartido del espacio

La capacitación en Convivencia vial. Ciudadanía y espacio público es crítica para el transporte de pasajeros. Los vehículos D3 suelen operar en entornos urbanos densos y vías interjurisdiccionales, exigiendo una interacción constante con otros usuarios. El curso de renovación busca que el conductor profesional: *Maneje el vehículo con la máxima precaución en el espacio público, donde la interacción es dinámica y los márgenes de error son mínimosreafirmando su compromiso ciudadano al respetar el espacio compartido y las reglas de prioridad, reduciendo así los conflictos y los riesgos en el tránsito.*

3. Reconocimiento de roles y la protección de grupos vulnerables

Reflexionar sobre los Roles viales y grupos más vulnerables de la vía es un componente sustantivo en la capacitación para renovar la licencia profesional, ya que la colisión de un vehículo de gran porte (autobús) con un usuario vulnerable (como un peatón o un ciclista) tiene consecuencias potencialmente catastróficas.
El curso promueve la toma de consciencia sobre la jerarquía de la vulnerabilidad en el tránsito; las características de los grupos más vulnerables de la vía (peatones, usuarios de motocicleta, bicicleta y monopatín), los que tienen que ser considerados con especial cautela, como también la necesidad de realizar una observación panorámica del contexto y la utilización correcta de los espejos para cubrir los puntos ciegos.

4. Fortalecimiento de la conducción segura y responsable

El objetivo primordial de la formación inicial para conductores profesionales (Clases C, D y E), que el curso de renovación mantiene vigente, es garantizar una conducción más segura y responsable en todo el territorio nacional.
Dado que la subclase D3 aplica al transporte de pasajeros de más de veinte plazas, cualquier error o falta de actualización en las competencias del conductor puede tener consecuencias graves, paralas personas transportadas, terceros involucrados en la vía pública, el propio conductor, la unidad, y el medio ambiente.
La renovación continua es el mecanismo establecido, por el Estado Nacional, para fortalecer las competencias del conductor profesional a lo largo de su vida laboral.

5. Necesidad de adaptación ante un contexto operativo y normativo dinámico

Las capacitaciones iniciales como las renovaciones continuas se tornan dinámicas sujetas a constantes cambios normativos, tecnológicos y ambientales.
El contenido del Curso de Renovación Continua está diseñado específicamente para abordar esta dinámica.

Finalmente, en el marco de la Norma IRAM 3810:2006 se fundamentan las buenas prácticas

6. Buenas prácticas

La norma IRAM 3810:2006, en Argentina, establece un marco de buenas prácticas para el transporte automotor de pasajeros orientado a reducir el riesgo de siniestros mediante la implementación de políticas, procedimientos, sistemas de gestión, capacitación y medición del desempeño. Formar a los conductores profesionales en seguridad vial se fundamenta en la necesidad de que las empresas de transporte adopten y demuestren cumplimiento activo con esos requisitos, asegurando una conducción más segura y responsable en todo el territorio nacional.
Al actualizarse en estos contenidos, el conductor no sólo cumple con un requisito legal para la renovación de su licencia, sino que refuerza su capacidad de anticipación y su enfoque en la seguridad humana, que es la máxima prioridad en el transporte de pasajeros.

II. Objetivo general

Al ser parte del programa de formación para conductores profesionales (Clases C, D y E), la finalidad de esta capacitación continua se alinea con el objetivo general de la formación inicial única, que es: *formar a los conductores profesionales en materia de seguridad vial para desempeñar tareas de conducción de vehículos de transporte de pasajeros […], afín de garantizar una conducción más segura y responsable en todo el territorio nacional.*

III. Objetivos específicos

Los objetivos específicos están diseñados para reforzar las competencias del conductor profesional D3, atendiendo a la perspectiva sociocultural de la seguridad vial y la adaptación a un contexto normativo dinámico, en el plazo de 5 horas:

1. **Promover la Conciencia Vial**: Lograr que el conductor reconozca la cultura vial como una problemática sociocultural y comprenda que sus decisiones en el espacio público siempre afectan a terceros, fomentando una relación con la normativa basada en la convicción y la solidaridad.

2. **Identificar y mitigar riesgos**: Actualizar los conocimientos sobre los factores de riesgo (condiciones psicofísicas, fatiga, distracciones) y aplicar prácticas de higiene del sueño y descanso para garantizar la aptitud en la conducción.

3. **Reforzar el rol ciudadano**: Desarrollar habilidades para la convivencia en el espacio público, identificando y priorizando a los grupos viales más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas), especialmente relevante al conducir un vehículo de gran porte (autobús).

4. **Aplicar técnicas de conducción eficiente**: Incorporar los conceptos y prácticas de la conducción eficiente para reducir el consumo de combustible, disminuir el riesgo de accidentes y mejorar la comodidad y la seguridad del servicio de transporte de pasajeros.

5. **Actualizar el marco normativo**: Revisar los aspectos esenciales del marco normativo vigente (documentación exigible, reglamentación de circulación, RTO), y conocer la importancia de la planificación de viajes y el mantenimiento preventivo.

IV. Ejes temáticos según Decreto N°196/2025

- Cultura vial: una problemática sociocultural.
- Convivencia vial. Ciudadanía y espacio público.
- Roles viales. Grupos más vulnerables de la vía.
- Marco normativo vigente.
    - Movilidad urbana y rural.

- Nuevas tecnologías vigentes en el transporte.
- Factores de riesgo y condiciones psicofísicas aptas para conducir.
- Planificación de viajes: herramientas digitales de navegación, gestión de rutas, tiempos de conducción y descanso.
- Mantenimiento preventivo y prolongación de la vida útil del vehículo.

V. Desarrollo de contenidos

El curso de renovación continua debe abordar los contenidos requeridos por la normativa, y el desarrollo se basará en material teórico y discusiones guiadas.

Módulo	Nombre	Carga Horaria
01	Fundamentos éticos y cultura vial	60 m
02	Rol profesional y riesgo humano	90 m
03	Operación, planificación y mantenimiento	120 m
Evaluación		30 m
Total		300 m= 5 horas

Módulo 1: Fundamentos éticos y cultura vial

1. Cultura vial: una problemática sociocultural

1.1. El Tránsito como un hecho social

Para abordar la cultura vial desde una perspectiva social, es fundamental entender el tránsito como un 'hecho social'. Esto implica reconocer que los modos de transitar son construcciones culturales y sociales, y no fenómenos naturales. Por ello, en el contexto de la Seguridad Vial Social, se utiliza la terminología 'siniestro vial' o 'incidente vial' en lugar de 'accidente'. El término 'accidente' implica un suceso imprevisto o involuntario, mientras que la mayoría de los hechos viales son evitables y se deben a la responsabilidad y las decisiones humanas (como el exceso de velocidad o las distracciones). Visibilizar la responsabilidad a través del lenguaje es el primer paso para la prevención y la modificación de las conductas.

Desde la perspectiva de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la JST y el Observatorio Vial, el tránsito no es simplemente el movimiento de vehículos y personas, sino un sistema de interacciones humanas. Esto significa que:

- Las formas de conducir, caminar o circular no son naturales, sino aprendidas.
- Cada persona reproduce modos de transitar que provienen de su entorno: familia, barrio, trabajo, cultura profesional, normas implícitas y explícitas.
- Por eso, la seguridad vial no depende sólo de infraestructura o vehículos, sino de comportamientos sociales.

Esta mirada coincide con lo que la ANSV denomina Seguridad Vial Social, donde la clave es comprender que los hechos viales son previsibles, prevenibles y evitables

Estos organismos recomiendan reemplazar “accidente” por siniestro o incidente viales, debido que, accidente connota como algo fortuito, inevitable, ajeno a la voluntad humana. Sin embargo, la evidencia muestra que la mayoría de los hechos viales están asociados a conductas de riesgo:

- exceso de velocidad
- distracciones (uso del celular)
- consumo de alcohol
- sobreconfianza profesional
- maniobras indebidas
- falta de descanso en conductores profesionales

La JST, en sus informes de investigación, subraya que nombrar correctamente permite identificar factores contribuyentes y evitar la idea de fatalidad o destino.

1.2. El lenguaje no sólo describe la realidad, la construye.

Cuando decimos “accidente”, estamos comunicando —aunque no lo digamos explícitamente— que:

- nadie pudo evitarlo
- no hubo decisiones previas que influyeron
- no hay responsables
- no hay aprendizajes posibles

En cambio, cuando hablamos de siniestro vial, estamos poniendo en primer plano:

- que hubo causas identificables
- que hubo conductas humanas involucradas
- que se puede prevenir
- que se puede modificar la conducta
- que hay responsabilidades individuales y colectivas

Su lenguaje influye en:

- los pasajeros
- los colegas
- los equipos de trabajo
- la comunidad

Si un conductor profesional dice “fue un accidente”, transmite pasividad. Si dice “fue un siniestro por exceso de velocidad”, transmite conciencia y responsabilidad. Veamos algunos ejemplos:

Ejemplo 1: exceso de velocidad

❌ “Tuve un accidente, el auto se me fue.”

☑ “Provoqué un siniestro porque circulaba a una velocidad mayor a la permitida.”

Ejemplo 2: distracción por celular

❌ “Fue un accidente, apareció de golpe.”

☑ “Hubo un siniestro porque miré el celular y perdí atención.”

Ejemplo 3: conducción profesional

❌ “El colectivo chocó, son cosas que pasan.”

☑ “El siniestro ocurrió porque no respeté la distancia de frenado.”

Ejemplo 4: condiciones climáticas

❌ “Fue un accidente por la lluvia.”

☑ “Hubo un siniestro porque no adecué mi velocidad a la lluvia.”

Ejemplo 5: peatón

❌ “El peatón se me cruzó.”

☑ “No anticipé la presencia del peatón y no reduje la velocidad.”

1.3. Cultura vial

Podemos definir a la cultura vial como el conjunto de comportamientos, actitudes, hábitos y valores que una sociedad desarrolla respecto al uso de las vías públicas. Esta va más allá de las leyes y refleja cómo una comunidad entiende y practica la convivencia en espacios compartidos como calles, avenidas, intersecciones, y ciclovías. La cultura vial se construye a lo largo del tiempo, influenciada por las costumbres, las experiencias y la convivencia diaria, y no depende únicamente de la educación formal.

Sus características principales son:

- Es colectiva, construida por todos los miembros de la sociedad.
- Es dinámica, cambiando con el tiempo, la educación, la infraestructura y las costumbres locales.

- Es un reflejo social, mostrando el nivel de respeto, empatía y responsabilidad dentro de la comunidad.

La forma en que percibimos y nos desenvolvemos en el espacio común es una construcción histórica, social y cultural. Muchas veces, es fácil estar en desacuerdo o manifestar disconformidad con la propia "cultura vial".
Los modos de transitar que parecen "naturales" son, en realidad, prácticas aprendidas y construcciones culturales que pueden ser modificadas. Sin embargo, existen hábitos naturalizados que son impropios y peligrosos, como cruzar por la mitad de la calle, exceder las velocidades máximas, o conducir alcoholizados o sin elementos de seguridad (casco o cinturón).

Esta dinámica genera un círculo vicioso del siniestro, donde la conducta de riesgo se repite y se naturaliza porque:

- El riesgo ha sido invisibilizado.
- La conducta errónea no provoca automáticamente un siniestro.
- La conducta incluso puede proveer una "ventaja" aparente.
- La práctica queda instalada como "normal" y "compartida" porque "todos lo hacen," conllevando la fantasía de que la posibilidad de verse involucrado en un siniestro es nula.

En la cultura vial argentina se observa una cierta rebeldía frente a la normativa, donde prácticas como el exceso de velocidad son más fuertes que la norma misma, a pesar de que representan un riesgo para la vida propia y la de terceros. Los factores culturales, como la relación con la autoridad, el valor otorgado al tiempo o la percepción de lo colectivo frente a lo individual, también influyen en la cultura vial.
La educación tiene un rol clave en los procesos de transformación cultural, ya que, al promover la reflexión crítica y la participación ciudadana, es posible avanzar hacia formas de transitar más solidarias, responsables y seguras.

Es importante reconocer que la cultura vial, al ser un reflejo social, también reproduce y expresa las relaciones de poder y desigualdad que existen en la sociedad, incluyendo las de género y de clase. Los espacios públicos (calles, rutas, veredas) no siempre son territorios equitativos. Por ello, la reflexión ciudadana en el tránsito debe incluir la visión de estos espacios como territorios desiguales, donde se manifiestan los estereotipos y las relaciones de dominio. Comprender esta dimensión es esencial para avanzar hacia una cultura vial más segura, igualitaria y democrática

Veamos ejemplos concretos en donde las prácticas se naturalizan

- Acelerar para “ganarle al semáforo”.
- Tocar bocina para avanzar aun cuando no corresponde.
- Conducir con una mano mientras se sostiene el celular.
- No respetar la prioridad del peatón en la senda.
- “Acelerar para recuperar tiempo” cuando el cronograma está ajustado.
- Frenar brusco porque “los pasajeros ya están acostumbrados”.
- No usar cinturón en cabina porque “en trayectos urbanos no hace falta”.
- Parar fuera de la parada para “hacerle un favor” a un pasajero.
- Conversar con el celular en altavoz mientras se conduce.
- Minimizar el cansancio (“yo estoy acostumbrado a manejar así”)
- “Cruzo por acá siempre, nunca pasó nada.”
- “Voy rápido porque conozco la zona.”
- “Si acelero un poco más llego antes.”
- “Todos los hacen, es lo común.”

Estos ejemplos muestran cómo la cultura vial se expresa en microconductas que se repiten y se legitiman socialmente.



> "Comprender la cultura vial como una construcción social permite que cada conductor profesional asuma su rol como agente de cambio. La transformación cultural no empieza en la ley, sino en las prácticas cotidianas y en la responsabilidad que cada persona ejerce al transitar."

2. Convivencia vial. Ciudadanía y espacio público.

El espacio público (la ruta, la calle, la vereda, la plaza, las ciclovías) es el ámbito colectivo físico y social que habitamos y transitamos cotidianamente. Es el lugar donde se cruzan nuestros derechos y obligaciones y donde se establecen las relaciones sociales, se aprende y se ejerce la ciudadanía. Es un espacio dinámico y múltiple en el que confluyen usos de movilidad, ocio, económicos, políticos y culturales. En consecuencia, el espacio público no es un territorio neutro, es un bien común que requiere acuerdos, respeto mutuo y prácticas de cuidado para garantizar la convivencia democrática.

La convivencia en el espacio público requiere la gestión de la seguridad vial, la cual busca garantizar los derechos, regular la convivencia y minimizar los riesgos. El Estado regula estos espacios para promover la convivencia, la integración social y garantizar el cumplimiento de los derechos y deberes, buscando que estos lugares sean democráticos, igualitarios y accesibles.

La convivencia posee una dimensión ética insoslayable, dependiendo de nuestras acciones, actitudes y el reconocimiento de los otros.

Las decisiones que se toman en el espacio público nunca son individuales, sino que siempre afectan a terceros, ya sean las personas que viajan con nosotros, los demás ciudadanos, o nuestros familiares y amigos.

En este ámbito colectivo, la convivencia vial implica necesariamente una jerarquía de responsabilidad directamente proporcional al riesgo y porte del vehículo conducido. Para el conductor profesional de vehículos de gran porte, como los de Clase D3 (transporte de pasajeros de más de veinte plazas), esta conciencia es fundamental. Un vehículo de mayor tamaño y peso tiene una potencialidad catastrófica superior en una colisión con usuarios vulnerables de la vía (como peatones, ciclistas o motociclistas). En la convivencia vial, quien mayor daño puede causar tiene mayor responsabilidad ética y operativa, por lo tanto, el ejercicio de la ciudadanía requiere que el conductor asuma la máxima precaución, internalizando que la responsabilidad de mitigar riesgos y proteger la vida de los demás usuarios recae principalmente sobre quien conduce la unidad de mayor complejidad y riesgo. Este principio es crucial para desarrollar habilidades para la convivencia y priorizar la seguridad humana.

- Un colectivo que circula a 50 km/h tiene una energía de impacto muy superior a la de una moto o un peatón.

Por eso, una maniobra brusca, una distracción o un exceso de velocidad no sólo afecta al conductor, sino a decenas de pasajeros y a todos los usuarios vulnerables alrededor.

En cuanto a la relación del ciudadano con las normas legales que regulan esta convivencia, existen dos formas de vincularse con ellas:

- La obligación (Heteronomía**):** Se cumple con la normativa sin una mirada crítica, solo por su costado punitivo, para evitar la multa o la sanción. En esta situación, la autonomía del sujeto queda relegada a la obediencia al agente de control.
  Ejemplos:
  - Frenar sólo porque hay un control policial.
  - Usar cinturón únicamente para evitar la multa.
  - Respetar la velocidad máxima solo cuando hay radar.
- La convicción (Autonomía): Se cumple con la ley al comprender e internalizar su sentido. Para el conductor profesional de transporte de pasajeros (Clase D3), la convicción debe trascender la protección del beneficio individual (la vida propia). La ética de la labor

profesional implica que el cumplimiento de la norma se centra en el cuidado del patrimonio de vidas que transporta y con el que interactúa, dada la responsabilidad crítica que conlleva su ocupación y la alta complejidad y riesgo de su vehículo. Este enfoque promueve que el conductor sea un agente activo en la mitigación de riesgos.
Ejemplos:

- Reducir la velocidad en zonas escolares, aunque no haya señalización.
- No adelantar en curva, aunque “nadie esté mirando”.
- Mantener distancia de seguridad porque se comprende su función preventiva.

Es crucial romper la dimensión individualista del tránsito y tomar conciencia de que la calle, la ruta y la vereda son lugares públicos, de todos y para todos. A menudo, en la calle, se ve a los conciudadanos como "otros" contendientes o adversarios de quienes hay que "defenderse".
La calle no es un campo de batalla ni un espacio de competencia; es un territorio de cooperación donde cada decisión individual impacta en la vida colectiva. “Cuando un conductor acelera para “ganarle” a otro en una rotonda, no está compitiendo: está poniendo en riesgo a todos los que comparten ese espacio.”

Cumplir con las normas viales no sólo cuida al individuo, sino también a las personas con las que se circula diariamente.

VI. Bibliografía

- Presentación informe preliminar de siniestralidad vial fatal 2024, Dirección de Estadística Vial — Dirección Nacional de Observatorio Vial (datos parciales actualizados a marzo 2025).
- Observatorio Luchemos por la Vida — análisis y notas sobre vulnerabilidad de jóvenes en tránsito y cifras de mortalidad 2024 (estimación ~3.000 muertes; predominio en 15–34 años
- Registro de Mujeres Aspirantes a Choferes de Colectivo, Programa para la Promoción e Inclusión de Mujeres en la Actividad del Transporte Automotor (Argentina.gob.ar).
- M. Menafra y G. Pontoni, "Sindicatos en la encrucijada: los desafíos de la inclusión de la perspectiva de género" (CONICET / análisis sindical y género).
- Ecofeminita, reseña sobre la década de movilización feminista en las calles y su impacto en la visibilidad de problemas en el espacio público.
- "Espacio público: el hábitat en clave de género", materiales y guías para gestión local con perspectiva de género (Ministerio de las Mujeres provincia de Buenos Aires / Spotlight).
- ELA, informe sobre el impacto en políticas de género en Argentina 2023–2025 y los efectos sobre la atención a las violencias en lo público.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial — Guías y materiales del Observatorio Vial; recursos técnicos sobre visión panorámica y espejos convexos; artículos sobre importancia y técnicas de espejos retrovisores para detección de puntos ciegos.
- Argentina.gob.ar — Condiciones psicofísicas y conducción; Agencia Nacional de Seguridad Vial — Fatiga y estrés en la conducción de vehículos.

- Textos y manuales oficiales y notas técnicas que consolidan y explican la Ley N° 24.449 y reglamentación complementaria (Anexo L y Manuales de Vialidad Nacional), artículos legales relevantes sobre prioridad normativa, prioridades de paso, giros, rotondas, límites de velocidad y obligaciones ante accidentes
- Nota sobre cambios y requisitos de la Licencia de Conducir y exámenes psicofísicos (iProfesional, octubre 2025).
- Síntesis informativa sobre nuevos requisitos para renovar y conservar la licencia (regionoeste.com.ar, abril 2025).
- Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y su texto consolidado y reglamentaciones complementarias (autoridades nacionales competentes).
- Manuales de buenas prácticas y guías del Ministerio de Transporte / Vialidad Nacional de la República Argentina (ej.: manuales de transporte de pasajeros y señalización; documentos de seguridad operacional para transporte de pasajeros).
- Guías y manuales nacionales de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo y/o mutuales vinculadas al transporte sobre gestión del riesgo laboral y prevención de fatiga.
- Recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS / WHO) sobre somnolencia y conducción y de la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo (EU-OSHA) relativas a la gestión del trabajo por turnos y fatiga.
- Normativa y directivas internacionales sobre tiempos de conducción y descanso aplicables por analogía, como las reglas de la Unión Europea para conductores profesionales (por ejemplo, Reglamentos CE sobre tiempos de conducción y descanso), a efectos comparativos y de benchmarking técnico.
- Estudios y guías científicas sobre fatiga y conducción (publicaciones revisadas por pares y revisiones técnicas que vinculan periodos de atención prolongada con riesgo de siniestros).
- IRAM 3810:2006 Seguridad vial. Buenas prácticas para el transporte automotor de pasajeros — cláusulas citadas: 4.1, 4.2, 5.1–5.9, 6.3–6.4, 7.1–7.2, 8.3–8.4, 9.1, 9.4.
- Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, texto consolidado y reglamentaciones complementarias (para obligaciones legales sobre tiempos, documentación y responsabilidades).
- Manuales técnicos y guías del Ministerio de Transporte / Vialidad Nacional sobre operación de transporte de pasajeros y puntos de parada autorizados.
- Recomendaciones internacionales sobre fatiga y conducción: Organización Mundial de la Salud WHO; Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo EU-OSHA; normativa comparada sobre tiempos de conducción y descanso (por ejemplo, normativa de la UE aplicable a conductores profesionales) — para fundamentar los umbrales de pausas y descansos.

- Estudios científicos y guías técnicas sobre fatiga y somnolencia en conducción (revisiones sistemáticas y guías de mejores prácticas) para robustecer recomendaciones operativas de pausas.
- Observatorio Vial Nacional (ANSP/ANSV) — estadísticas y anuarios con serie histórica de muertes y factores asociados; allí se publican los informes coyunturales y las tablas de intervención por factor de riesgo.
- Luchemos por la Vida — base de datos y análisis sobre mortalidad vial en Argentina, con desagregaciones por edad, factor de riesgo y tipo de vía; compila evidencia y críticas sobre subregistro y necesidad de políticas más sólidas.
- Cobertura periodística y síntesis 2025 — artículos que compilan cifras recientes y denuncian la gravedad diaria de la siniestralidad, útiles para lectura de contexto pero no reemplazan los informes técnicos oficiales.

VII. Planificación de la Capacitación (5 Horas Teóricas)

A partir de la carga horaria del curso que es de 5 horas (300 minutos), la planificación se centrará en exposiciones, debates, análisis de casos y revisión de material normativo, con un espacio de cierre y evaluación individual obligatoria.

Módulo	Tiempo Estimado (Minutos)	Recursos y Actividades Teóricas
Módulo1: Fundamentos Éticos y Convivencia Vial	60 minutos	Actividad: Debate grupal sobre casos de siniestralidad. Presentación de diapositivas con estadísticas de siniestros viales.Análisis de vídeos. Plenario
Módulo 2: Rol Profesional y Riesgo Humano	90 minutos	Actividad: Sesión de discusión sobre la importancia de las pausas. Exposición de los efectos del alcohol en la capacidad perceptiva. Análisis de casos de siniestros por fatiga.
Módulo 3: Operación, Planificación y Mantenimiento	120 minutos	**Actividad:** Análisis de diagramas de frenado/aceleración (CE). Revisión de manuales de circulación y esquemas de rotondas. Discusión sobre la verificación previa del vehículo (chequeo pre-servicio).
Cierre y Evaluación	30 minutos	**Actividad:** Realización del examen individual. Cierre y feedback.
Total de horas	300 minutos (5 horas)	

VIII. Recursos de Apoyo

Los recursos necesarios para la capacitación incluyen:

- Materiales didácticos: Diapositivas o presentaciones digitales que contengan la simbología de riesgos, esquemas del proceso de conducción y riesgos asociados, y tablas comparativas de factores psicofísicos y sus efectos.
- Recursos Normativos: Textos o extractos de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 (LNT) y el Decreto 779/95 (ej. Artículos 14, 28, 29, 30, 31, 32, 36, 37, 39, 41, 42, 43, 44, 47,48, 50,51,52, 64, 65, anexo L).
- Contenidos Audiovisuales (Debate): Utilización de videos o noticias sobre incidentes viales y su cobertura mediática para el debate y la reflexión.

IX. Evaluación

La capacitación continua incluye un Sistema de evaluación (examen individual de opción múltiple), garantizando que la asistencia al curso se traduzca en la retención efectiva de los conocimientos. Esto asegura que la renovación de la licencia D3 no sea un mero trámite administrativo, sino una comprobación de la vigencia de la competencia profesional.

Se prevé una instancia de recuperatoria acordada con el prestador, dentro de los diez (10) días del último examen.