**Curso: Renovación continua**

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

# Módulo 2: Rol Profesional y Riesgo Humano

# 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 2: Rol profesional y riesgo humano

Este módulo se centra en el factor humano y la interacción social en la vía, lo cual es la base para mitigar siniestros viales.

Desde el inicio del módulo es fundamental poner énfasis en:

- La función del conductor con licencia clase C, D y E es definido legalmente como profesional.
- El concepto de responsabilidad social y legal que posee un profesional excede en forma altamente significativa a la de los demás, en este caso el resto de quienes circulan por la vía pública.
- Un siniestro vial genera una acción en el fuero civil, donde se definirán culpa y responsabilidad, determinando una sanción económica para resarcir los daños ocasionados; en caso de existir lesionados o muertos, también se definirá una acción en el fuero penal, donde la penalidad estará relacionada con prisión, inhabilitación, y otros tipos de castigos que el juez interviniente defina.
- El ser profesional es un agravante a la hora de definir castigos. Legalmente se generará un expediente, cuya carátula será “Culpa”, pudiendo pasar a “Dolo Eventual” o “Dolo”, lo cual irá incrementando la pena a establecer.
- Asimismo, se definirán las causas o motivos que generaron el siniestro, pudiendo determinarse como “Impericia”, “Imprudencia” y/o “Negligencia”. Se destaca el hecho que cualquiera de los motivos posibles indica la inobservancia de lo dispuesto en las normas vigentes.

## 1. Roles viales y vulnerabilidad.

### 1.1. Roles viales

Cada día, al movilizarnos, ejercemos diferentes roles viales, como caminar (peatones), viajar como acompañantes o pasajeros, o conducir un vehículo.
Los roles viales contemplados en la circulación incluyen:

- Peatones: Personas que caminan y tienen derechos específicos.
- Conductores de vehículos: Incluye automovilistas, motociclistas, ciclistas y conductores de vehículos de transporte profesional.
- Pasajeros o usuarios de servicios: Personas que utilizan los servicios de transporte.

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 26.363 establecen los derechos y obligaciones de cada uno de estos usuarios de la vía pública.
Entre los usuarios viales, las fuentes identifican a varios grupos vulnerables, tanto por su rol en la vía pública como por datos estadísticos:

**Peatones**

Los peatones son los usuarios más vulnerables del sistema vial. No cuentan con ningún tipo de protección física y, ante cualquier impacto, su cuerpo recibe directamente la energía del vehículo. Por esta razón, la normativa argentina —Ley 24.449 y ordenanzas locales— les otorga una prioridad legal específica que todos los conductores deben respetar.
Los conductores deben ceder siempre el paso a los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal, y detener el vehículo si pone en peligro al peatón.
La prioridad peatonal se fundamenta en tres principios:

- Vulnerabilidad extrema: un peatón puede sufrir lesiones graves incluso a velocidades bajas (30 km/h). Por eso, la ley protege al más débil del sistema.
- Jerarquía de responsabilidades: quien conduce un vehículo —y especialmente uno de gran porte como un D3— tiene una responsabilidad ampliada porque: a) posee mayor capacidad de daño, b) tiene mejor visibilidad y control y c) opera un vehículo de mayor energía cinética.
- Convivencia y ciudadanía: respetar al peatón es respetar el derecho básico a circular con seguridad en el espacio público.

**Usuarios de rodados pequeños**

Los usuarios de rodados pequeños son aquellos que se desplazan en vehículos livianos, de menor porte y menor protección estructural, tales como bicicletas, motocicletas, ciclomotores, monopatines eléctricos y otros dispositivos de movilidad personal. Junto con los peatones, conforman el grupo de usuarios vulnerables de la vía, ya que ante cualquier colisión tienen una exposición al riesgo significativamente mayor que los ocupantes de vehículos de gran porte.
Su vulnerabilidad se explica por tres factores principales:

- Menor masa y estabilidad, lo que los hace más susceptibles a perder el control ante maniobras bruscas de terceros.
- Ausencia de carrocería protectora, por lo que cualquier impacto afecta directamente al cuerpo.
- Menor visibilidad, especialmente en puntos ciegos de vehículos grandes como camiones, colectivos o maquinaria pesada.

**Adolescentes y jóvenes, grupo de altísima vulnerabilidad**

En Argentina, los adolescentes y jóvenes constituyen uno de los grupos más afectados por los siniestros viales. Según los análisis preliminares de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) y el Observatorio Vial, los hechos viales representan la primera causa de muerte en personas jóvenes.
Los datos disponibles muestran que:

- Aproximadamente 4 de cada 10 víctimas fatales registradas en el período analizado tenían entre 15 y 34 años.
- En el Volumen 2024, se registraron cerca de 3.000 víctimas fatales por siniestros viales (datos preliminares y consolidables).

Este patrón se mantiene de manera sostenida en los últimos años y evidencia que la juventud es un grupo especialmente expuesto a riesgos viales.
Los organismos nacionales coinciden en que la vulnerabilidad de este grupo se explica por una combinación de factores:
1. Alta exposición a la movilidad
Los jóvenes se desplazan con mayor frecuencia y en múltiples modos: moto, bicicleta, auto, transporte público y a pie.

2. Uso intensivo de motocicletas

En muchas provincias, la moto es el principal medio de transporte juvenil, y concentra un porcentaje elevado de víctimas graves y fatales.

3. Conductas de riesgo asociadas a la edad

Los estudios del Observatorio Vial señalan patrones frecuentes en este grupo:

- exceso de velocidad
- no uso de casco o cinturón
- conducción bajo efectos del alcohol
- distracciones por celular
- sobreconfianza y subestimación del riesgo

4. Circulación en horarios y contextos de mayor riesgo

Especialmente durante la noche, fines de semana y zonas de ocio.

## 2. Perspectiva de género

La perspectiva de género permite analizar cómo mujeres y diversidades experimentan el espacio público de manera desigual. El tránsito, las calles y los ámbitos laborales vinculados a la movilidad no son neutros, están atravesados por relaciones de poder históricas que condicionan quién circula con libertad, quién se siente seguro y quién enfrenta mayores riesgos.

En Argentina —y en la mayoría de los países— el espacio público sigue siendo un ámbito donde:

- las mujeres y las identidades de género diversas son víctimas frecuentes de acoso callejero, hostigamiento verbal, miradas invasivas o persecuciones
- persisten asimetrías de poder que limitan la autonomía, la movilidad y el ejercicio pleno de la ciudadanía
- la circulación no se vive igual, para muchas mujeres, caminar, esperar un colectivo o desplazarse en bicicleta implica estrategias de cuidado, alerta y autoprotección

Estas desigualdades no son individuales, son estructurales y se reproducen en la vida cotidiana.

### 2.1. Evidencia sobre acoso callejero y violencia en el espacio público

El acoso en el espacio público está reconocido como forma de violencia de género en normativas y prácticas provinciales y municipales; desde 2019 la tipificación y la preocupación pública han aumentado, con procesos de incorporación en agendas locales y discusiones judiciales y legislativas sobre su regulación y abordaje.

Informes de organizaciones de derechos de las mujeres documentan la persistencia de prácticas sexistas en el espacio público y advierten sobre retrocesos o vacíos en políticas públicas que dificultan una respuesta sostenida a esta problemática.

### 2.2. Historia y estructura del mundo vial como espacio masculinizado

Los sectores vinculados a la conducción profesional y al trabajo mecánico muestran históricamente una fuerte masculinización; programas públicos recientes buscan revertir esa concentración mediante registros y programas para facilitar el ingreso de mujeres a la conducción de colectivos y al transporte automotor.

Estudios académicos sobre sindicatos y organizaciones del transporte analizan los desafíos de incorporar la perspectiva de género en gremios tradicionalmente masculinos y muestran avances formales, pero persistencia de barreras culturales y organizativas para la igualdad efectiva.

## 3. Visibilidad y puntos ciegos

### 3.1. Principios básicos

- La observación panorámica combina la visión frontal, periférica y las referencias que aportan los espejos para identificar movimientos, velocidades relativas y obstáculos en todas las direcciones.
- Los espejos son extensiones de la visión del conductor; su correcta regulación minimiza puntos ciegos, pero no los elimina por completo, por lo que deben complementarse con movimientos de cabeza y verificación visual directa.

**3.2. Ajuste inicial de los espejos (pasos concretos)**

- Sentarse en posición de conducción normal, con respaldo y volante regulados.
- Ajustar el espejo interior de modo que el centro del parabrisas quede centrado y la visión trasera sea lo más amplia posible.
- Ajustar los espejos laterales para que apenas se vea el lateral del propio vehículo: esto aumenta la cobertura lateral y reduce la superposición con el espejo interior.
- Comprobar el conjunto: al cambiar de carril, los vehículos que desaparecen del retrovisor interior deben aparecer en el espejo lateral; si no, reajustar y repetir la verificación.

**3.3. Rutina de observación en maniobras (qué mirar y cuándo)**

- Antes de iniciar el movimiento: observar espejo interior → espejo lateral del lado correspondiente → mirada directa por encima del hombro para confirmar ausencia en punto ciego → señalizar y ejecutar la maniobra.
- Durante la conducción: realizar barridos panorámicos breves cada 5–10 segundos en condiciones urbanas; aumentar la frecuencia en situaciones complejas (intersecciones, reversas, adelantamientos).
- Al estacionar o girar: combinar espejo lateral con observación directa de peatones y ciclistas, especialmente en entornos urbanos y zonas escolares.

**3.4. Tácticas para cubrir puntos ciegos**

- Uso de verificación por encima del hombro (head check) antes de cambiar de carril; imprescindible en motocicletas y ciclomotores por su tamaño y velocidad relativa.
- Empleo de espejos convexos adicionales o de ángulo muerto en vehículos de carga o colectivos para ampliar campo visual lateral y posterior.
- Mantener separación lateral y velocidad que permitan ver las ruedas del vehículo que se exhibe junto al propio como referencia de distancia segura.

**3.5. Factores humanos y ambientales**

### 3.5.1. Factores humanos

La conducción profesional exige reconocer que la atención y la capacidad de observación no son constantes, sino que se ven afectadas por variables como la fatiga, la somnolencia y las condiciones de iluminación. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) advierte que la disminución de la atención es uno de los principales factores de riesgo en siniestros viales en rutas y áreas urbanas. Por ello, es fundamental que los conductores ajusten la sensibilidad de sus barridos visuales según el contexto: en condiciones de baja luminosidad, lluvia intensa o niebla, se requiere ampliar el campo de observación y reducir la velocidad para compensar la pérdida de percepción.

Asimismo, la capacitación periódica en simuladores o circuitos controlados permite entrenar la coordinación entre los movimientos oculares y las maniobras reales. Estos ejercicios reducen errores derivados de la confianza excesiva en los espejos, fomentando un uso equilibrado entre visión directa y periférica. La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) ha señalado en sus

informes que la práctica sistemática es clave para disminuir la incidencia de errores humanos en el transporte terrestre, especialmente en servicios de pasajeros.

### 3.5.2. Factores ambientales

El entorno físico condiciona la seguridad de la conducción. En Argentina, los estudios del Observatorio Vial de la ANSV destacan que la infraestructura vial deficiente (baches, señalización insuficiente, iluminación precaria) constituye un factor de riesgo que incrementa la probabilidad de siniestros. Es importante la evaluación del entorno como parte de la rutina de conducción: identificar zonas con pavimento irregular, obras en curso o señalización confusa ayuda a anticipar maniobras seguras.

El clima también juega un rol determinante. La lluvia reduce la adherencia y aumenta la distancia de frenado; la niebla limita la visibilidad y exige el uso de luces bajas; el viento lateral afecta la estabilidad de vehículos de gran porte; y las altas temperaturas pueden provocar fatiga más rápida en el conductor. La ANSV recomienda adaptar la velocidad y la distancia de seguridad a estas condiciones, reforzando la idea de que no existen maniobras seguras si no se consideran las variables ambientales.

## 4. Factores de riesgo para conducir

### 4.1. Factores de riesgos psicofísicos

Los factores psicofísicos personales que aumentan el riesgo de siniestros viales incluyen consumo de alcohol y otras sustancias psicoactivas, uso de medicamentos que alteran la capacidad para conducir, fatiga y somnolencia, estrés y condiciones médicas que afectan percepción, atención y coordinación. Estos elementos modifican tiempos de reacción, juicio y control motor, elevando la probabilidad de incidentes en la vía pública.

**a) Alcohol**

- Efectos: provoca deterioro de la atención, el juicio, la visión nocturna y el tiempo de reacción; incrementa la probabilidad de decisiones riesgosas y errores en el control del vehículo.
- La legislación nacional, al igual que la de la mayoría de las provincias define 0,0 g/l de alcohol en sangre para conducir cualquier tipo de vehículo. En la actualidad algunas normativas aún permiten hasta 0,2 g/l en motociclistas y 0,5 g/l en automóviles particulares

**b) Drogas y medicamentos**

- Sustancias implicadas: depresoras (alcohol, benzodiacepinas, opiáceos), estimulantes (anfetaminas, cocaína), alucinógenas y ciertos medicamentos (antihistamínicos sedantes, algunos antidepresivos, antipsicóticos, analgésicos opiáceos) que afectan percepción, tiempo de reacción y coordinación motora.
- Recomendación práctica: evitar conducir si se ha consumido drogas ilegales o si se está tomando medicación que indique en su prospecto o por prescripción médica que puede producir somnolencia o alteración cognitiva; consultar al profesional de salud sobre la aptitud para conducir.

**c) Fatiga y somnolencia**

- Importancia: la fatiga y la somnolencia son factores críticos; conducir tras periodos largos sin descanso incrementa marcadamente la probabilidad de siniestros porque alarga el tiempo de reacción y genera microsueños (breves episodios de sueño que duran fracciones de segundo).

- Evidencia y efectos: la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina describe la fatiga y el estrés como determinantes en accidentes viales, vinculándolos con jornadas de conducción extensas, falta de pausas y déficit de sueño previo.
- Señales de riesgo: bostezos frecuentes, visión borrosa, incapacidad para mantener la trayectoria, lapsos de memoria de tramos recorridos, y necesidad de movimientos bruscos para mantenerse despierto.
- Contramedidas: respetar descansos programados, limitar jornadas continuas de conducción (pausas cada 2 horas o según normativa laboral específica), dormir adecuadamente antes de conducir, y evitar el conducir nocturno prolongado si se está privado de sueño.

**d) Estrés y otras condiciones psicofísicas**

- El estrés agudo y crónico afectan concentración, toma de decisiones y tolerancia al riesgo; problemas médicos como hipoglucemia, ataques isquémicos, epilepsia activa o dificultades visuales no corregidas también invalidan la aptitud para conducir hasta su control clínico.
- Evaluación médica periódica y protocolos de aptitud psicofísica (para conductores profesionales) ayudan a identificar condiciones incompatibles temporal o definitivamente con la conducción segura.

**e) Distracciones**

Se consideran distracciones todas aquellas acciones que desvían la atención del conductor de la tarea principal de conducir.

Las distracciones pueden ser:

- Visuales (mirar el celular, carteles, personas),
- Cognitivas (pensar en problemas personales, conversaciones internas),
- Manuales (manipular objetos, comer, fumar) o,
- Auditivas (uso de auriculares, música a volumen excesivo).

De acuerdo con la Asociación Argentina de las Compañías de Seguros (AACRA), en base a un estudio del Centro de Experimentación y Seguridad Vial Argentina (CESVI Argentina), donde se indica que el 13,5% de los conductores utilizan el teléfono celular mientras conducen, se determina que las distracciones generan el 60% de la siniestralidad vial en Argentina.

Según el Observatorio Vial de la ANSV, el uso del celular al volante es una de las principales causas de siniestros, generando un riesgo equivalente al de conducir bajo efectos del alcohol. Informes recientes señalan que en Argentina se registran en promedio 12 muertes diarias por siniestros viales, y la distracción figura como el factor más frecuente.

Es necesario destacar la relación que existe entre, el tiempo insumido en la distracción y la distancia que se recorre. Por cada segundo se establece una distancia de recorrido, teniendo en cuenta la velocidad de desplazamiento. Si tomamos, por ejemplo, un recorrido a 40 km/hs,, por segundo se genera un desplazamiento de 11, 11 mts. Los estudios indican que para sólo atender un celular se insumen 3 segundos, por lo tanto, si teniendo en cuenta el ejemplo, el conductor atendiera el celular al conducir, estaría quitando atención al manejo durante un recorrido de casi 35 mts, lo que equivale al frente de cuatro propiedades.

- **Ejemplos concretos:**

Hablar o chatear por celular mientras se conduce.

Buscar objetos dentro del vehículo.

Ingerir alimentos o bebidas.

Encender un cigarrillo o manipular dispositivos electrónicos.

**f) Efectos sobre la conducción:**

- Reducción del campo visual efectivo: generada por la velocidad, implica la pérdida de contacto visual con elementos relevantes para la toma de decisiones correctas.
- Aumento del tiempo de reacción: frente a imprevistos, disminuye la capacidad de respuesta segura.
- Pérdida de control: afecta la trayectoria y la regulación de la velocidad del vehículo.
- Mayor probabilidad de incidentes: se incrementa el riesgo de colisiones por alcance y de atropellos a usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas). Cabe señalar que el término atropello se aplica a peatones o vehículos de tracción a sangre; en otros casos corresponde hablar de colisión o choque dentro de la circulación.

### 4.2. Estadísticas: siniestralidad vial

- La siniestralidad vial en Argentina es una problemática social compleja en la cual la responsabilidad humana tiene una incidencia importante. Más del 90% de los siniestros viales ocurren por causa del factor humano (comportamientos, hábitos o decisiones, como el exceso de velocidad, la distracción o el consumo de alcohol). Fuente: La siniestralidad vial en Argentina, un problema de múltiples caras (2024)
- Según los datos parciales y preliminares de 2024 (actualizados a mayo/junio de 2025), la inseguridad vial en Argentina registró 4.027 muertes. El perfil de la víctima fatal a nivel nacional es claro: varones, jóvenes de entre 15 y 34 años, y usuarios de motovehículos. Adicionalmente, más de la mitad de las personas fallecidas se corresponden con usuarios vulnerables de las vías (peatones, ciclistas y motociclistas). Fuente: Costos de la siniestralidad vial (Secretaría de Transporte, 2024)
- Alcohol en siniestros fatales: estudios y compilaciones argentinas indican que el consumo de alcohol está presente en una proporción relevante de siniestros fatales; estimaciones habituales de observatorios y ONG lo ubican como factor implicado en torno a un tercio de los casos, aunque la proporción varía según la metodología y la disponibilidad de pruebas toxicológicas post mortem.
- Drogas (otras sustancias): la presencia de drogas ilegales y psicofármacos se detecta con menor frecuencia que el alcohol, pero con tendencia al alza en estudios puntuales; el subregistro y la falta de test sistemáticos limitan estimaciones firmes a nivel nacional, por lo que los observatorios recomiendan fortalecer la vigilancia toxicológica en víctimas y conductores implicados.
- Fatiga y somnolencia: la fatiga figura como un factor frecuente en siniestros con pérdida de control y salidas de la calzada; evaluaciones técnicas y material de prevención la señalan como causa relevante, especialmente en rutas y recorridos nocturnos o en jornadas laborales extensas en transporte de carga y pasajeros.
- Distracciones: Los estudios indican que las distracciones, en especial el uso del celular, generan el 60% de los siniestros viales en Argentina.
- Diferencias por tipo de siniestro y población: alcohol y drogas suelen tener mayor presencia relativa en siniestros nocturnos y en conductores particulares jóvenes; la fatiga es más frecuente en siniestros de rutas interurbanas y en conductores profesionales sometidos a extensas jornadas de trabajo.

## 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.