

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



Estudio sobre la normativa vigente en el transporte automotor.

Capacitación y examinación para la obtención de licencias de conducir para el transporte interjurisdiccional de pasajeros.



Autoridades

JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Julián Obaid

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AUTOMOTORES

Tomás Raspall

Autores

Facundo Martínez Espínola

Florencia Meneghini

Guido Pierangeli

Marianne Von Lucken

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. Belgrano 1370, piso 12º

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst



Contenido

Resumen ejecutivo	3
Introducción	5
Objetivos	6
Objetivo general	6
Objetivos específicos	6
Fuentes y consideraciones metodológicas	7
La habilitación de los conductores en Argentina	8
Proceso para la obtención de la LiNTI	8
Tramo 1: Licencia de Porte	9
Tramo 2: Licencia de Actividad	11
Capacitación y examinación para la habilitación de conductores profesionales de pasajeros en Argentina	14
LNC particular clase “B”	15
Ampliación de LNC a categoría profesional “D”	21
Licencia LiNTI	23
Etapas posteriores a la obtención de la LiNTI	25
Análisis de la reglamentación normativa sobre cursos y exámenes	26
Revisión de actualización de manuales con respecto a las normas vigentes	28
Conclusiones	30
Recomendaciones	31
Bibliografía	31
Anexo 1. Normativa consultada	32
Anexo 2. Contenido de manuales y cursos	33
Anexo 3. Criterios de examinación	39
Anexo 4. Análisis normativo	46
Anexo 5. Revisión de actualización de manuales con respecto a normas vigentes	51



Resumen ejecutivo

En la Argentina, el transporte automotor tiene un rol fundamental en el sistema de transporte público de pasajeros de larga distancia. En 2019, más de 29 millones de personas utilizaron el servicio de transporte de pasajeros interurbano en 840 mil viajes (CNRT, 2020), ocupando el primer puesto en cantidad de pasajeros transportados en los últimos años (INDEC, 2020; CNRT, 2020). Si bien en el ámbito del transporte automotor, la siniestralidad asociada a los servicios de transporte de pasajeros de larga distancia es relativamente baja (ANSV, 2018), es responsabilidad de diferentes áreas gubernamentales reducir el número de siniestros y garantizar un sistema de transporte público seguro.

Como marco interpretativo para la investigación de accidentes en todas las modalidades de transporte, la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) adopta el modelo sistémico. En este modelo se identifican factores sistémicos que están vinculados estrechamente con elementos tales como el entorno de trabajo, las normas y procedimientos que regulan la actividad, la capacitación del personal, la infraestructura, y en general el diseño y la gestión de la seguridad operacional.

Utilizando este marco, el presente estudio se centra en identificar y describir la normativa en materia de capacitación, entrenamiento y examinación para el otorgamiento de licencias de conductores profesionales para el servicio de transporte de pasajeros de jurisdicción nacional.

La relevancia del abordaje de esta temática radica en que este sistema de reglamentaciones es el principal instrumento del Estado para asegurar estándares mínimos de formación y capacitación. Una vez descrito y caracterizado este marco regulatorio se procede a realizar un análisis sobre la reglamentación de la norma y la actualización de los manuales disponibles como recursos pedagógicos.

Se reconoce que el objeto de este estudio constituye sólo una parte del complejo sistema de otorgamientos de licencias. En el futuro se realizarán investigaciones que permitirán conocer en mayor detalle y profundidad el universo de la formación de los conductores profesionales de transporte interjurisdiccional y las diferentes dimensiones que operan en su capacitación y examinación. También se espera conocer el real funcionamiento de los CEL, la formación no obligatoria y complementaria a la recibida en el proceso de licenciamiento, identificando a los actores que participan e indagando en las necesidades del sector empresario y de los conductores.

En este estudio se pudo observar que, en relación con el proceso general de licenciamiento, el sistema tiende a la unificación en todo el territorio argentino, pero que aún se podrían simplificar ciertos procesos administrativos, ya que existen requerimientos idénticos entre la Licencia Nacional de Conducir (LNC) clase D y la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional (LiNTI). Además, se identifican algunos mecanismos que buscan asegurar un mínimo de experiencia para conductores, previo al aumento del grado de exposición, como la condición de conductor principiante con restricciones, la habilitación previa y con antigüedad de un año de la LNC clase B para acceder a la clase D y la LiNTI para todas sus clases.



Por otro lado, con respecto al eje central –formación y examinación–, el sistema argentino no exige horas o kilómetros de práctica de manejo. Sólo se comprueba la capacidad de conducción en la instancia de evaluación práctica. Además, la norma establece un “Programa de actualización transporte de pasajeros” para la formación continua de los conductores profesionales que debe ser actualizado anualmente, y no se halló evidencia de estas actualizaciones. Por último, los manuales, disponibles en internet como material de estudio para el examen teórico, se encuentran desactualizados en relación con las más recientes actualizaciones de normas de tránsito y seguridad vial.



Introducción

En la Argentina, el transporte automotor tiene un rol fundamental en el sistema de transporte público de pasajeros de larga distancia. En 2019, más de 29 millones de personas utilizaron el servicio de transporte de pasajeros interurbano en 840 mil viajes (CNRT, 2020), ocupando el primer puesto en cantidad de pasajeros transportados en los últimos años (INDEC, 2020; CNRT, 2020). Si bien en el ámbito del transporte automotor, la siniestralidad asociada a los servicios de transporte de pasajeros de larga distancia es relativamente baja¹ (ANSV, 2018), es responsabilidad de diferentes áreas gubernamentales reducir el número de siniestros y garantizar un sistema de transporte público seguro.

La JST, creada por la Ley 27.514 en 2019, tiene precisamente por misión contribuir a la seguridad en el transporte mediante la emisión de recomendaciones² basadas en la investigación de accidentes y en estudios orientados a profundizar la comprensión de diferentes dimensiones que hacen a la seguridad en el transporte.

Como marco interpretativo para la investigación, la JST adopta el modelo sistémico para el análisis de accidentes en todas las modalidades de transporte. A partir de este enfoque se busca explicar los accidentes dentro de las organizaciones corriendo el foco de los fallos operativos de primera línea para resaltar la importancia de los factores organizativos que actúan como *condiciones latentes*³ para que esos fallos se puedan dar. Estos factores sistémicos están vinculados estrechamente con elementos tales como el entorno de trabajo, las normas y procedimientos que regulan la actividad, la capacitación del personal, la infraestructura y en general el diseño y la gestión de la seguridad operacional.

Todo sistema que busque operar con seguridad operacional debe disponer de defensas que, actuando conjuntamente, ayudan a evitar los accidentes o morigerar sus consecuencias. Siguiendo esta línea de pensamiento, para aumentar la seguridad de un sistema es necesario entonces describir y conocer su funcionamiento, identificar cuáles son las condiciones de posibilidad para que un accidente ocurra (Covello y Muro, 2020) para así prevenirlos o mitigarlos reforzando el sistema de defensas. Las mismas detectan, contienen y ayudan a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal y las fallas técnicas. Cuando las defensas funcionan,

¹ Según datos reportados por la CNRT a través de la nota NO-2020-30535612-APN-GFTA#CNRT (mayo 2020), en 2019 se produjeron 416 siniestros con 742 lesionados y 57 fallecidos. Entre los lesionados 559 fueron pasajeros transportados y 183 no transportados, mientras que entre los fallecidos 33 eran pasajeros transportados y 24 no transportados. Si bien aún no hay datos oficiales de la siniestralidad a nivel nacional en el año 2019, en 2018 se registraron más de 120.000 siniestros, con un saldo de 113.805 heridos y 5.493 víctimas fatales (ANSV, 2018).

² Definición de Recomendación de Seguridad Operacional (RSO): propuesta basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes a partir de la introducción de mejoras en los sistemas de transporte, y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente.

³ Definición de condiciones latentes: son condiciones presentes en el sistema mucho antes de que se experimente un resultado perjudicial y que llegan a ser evidentes cuando actúan factores de activación locales. Sus consecuencias pueden permanecer latentes durante mucho tiempo (Reason, 2010).



interrumpen la secuencia causal potencial de un accidente. Cuando las defensas no funcionan, contribuyen a la secuencia causal del accidente (Reason, 2010).

En este marco, el presente informe se centra en describir y analizar las instancias de capacitación y examinación obligatorias para la habilitación de conductores profesionales de transporte interjurisdiccional de pasajeros según la normativa vigente. Se considera que analizar la formación de conductores profesionales contribuye a comprender uno de los elementos del sistema, y que su estudio es necesario para poder detectar posibles factores de riesgo, que operan como condiciones de posibilidad para la ocurrencia de accidentes. Específicamente, la formación, la capacitación continua y el entrenamiento de los conductores, forman parte del conjunto de defensas que posee un sistema de transporte.

La relevancia del abordaje de la capacitación y examinación a partir de los requisitos que establece la normativa para el otorgamiento de licencias de conducir radica en que se considera que este sistema de reglamentaciones es el principal instrumento del Estado para asegurar estándares mínimos de formación y capacitación.

Objetivos

Objetivo general

Realizar un diagnóstico sobre la normativa vigente en Argentina referida a la capacitación y examinación teórico-práctica para el otorgamiento de licencias a conductores profesionales para el servicio de transporte de pasajeros de jurisdicción nacional.

Objetivos específicos

- a) Describir el proceso de obtención de licencias de conducir para el transporte de pasajeros interjurisdiccional en Argentina.
- b) Describir los requisitos y contenidos que establece la normativa argentina en materia de cursos de capacitación y examinación teórico-práctica para el otorgamiento y renovación de las licencias de conductores profesionales para el servicio de transporte de pasajeros de jurisdicción nacional.



Fuentes y consideraciones metodológicas

Este estudio nace de la necesidad de identificar y describir la normativa nacional sobre la capacitación, entrenamiento y examinación para el licenciamiento de conductores profesionales para el servicio de transporte de pasajeros de jurisdicción nacional. Cuestiones como la implementación de dicho marco en la práctica concreta serán objeto de estudios futuros. En este sentido, se busca contribuir a una evaluación que determine si este marco regulatorio resulta adecuado y claro para la coordinación e integración de procesos y políticas entre los distintos niveles de gobierno o si en cambio existen contradicciones, inconsistencias o ambigüedades en las regulaciones que requieran una revisión o actualización por parte de los organismos competentes.

Una vez descrito y caracterizado el proceso normativo, se analiza si la reglamentación determina en detalle de qué forma se deberá llevar a cabo cada uno de los cursos y exámenes, y si los manuales utilizados para su dictado están actualizados respecto a lo establecido en estas normas y sus modificatorias.

Las revisiones de las normativas y bibliografía fueron realizadas a partir de una búsqueda sistemática de fuentes, en base a criterios previamente definidos y de acuerdo con la pertinencia para la temática abordada.

Las fuentes de información consultadas son:

1. Normativa nacional sobre licencias de conducir, detallada en la *Tabla 1, Anexo 1*.
2. Manuales específicos: Manual del Conductor para el curso de seguridad vial (ANSV 2009); Manual del conductor profesional modalidad: transporte público de Pasajeros (ANSV 2009); Sistema de señalización vial uniforme (ANSV 2018). *Tabla A1 y A2, Anexo 2*.



La habilitación de los conductores en Argentina

La Ley de Tránsito 24.449⁴ establece que el Estado Nacional es la autoridad competente para el otorgamiento de licencias para conducir vehículos de **servicio de transporte de pasajeros de carácter interjurisdiccional**.

Este capítulo se centra en describir el camino que debe realizar un aspirante para la obtención de una LiNTI, necesaria para conducir un vehículo de pasajeros que presta un servicio interjurisdiccional.

Definiciones

Servicio de Transporte de Pasajeros: todo traslado de personas que se realice con un fin económico directo.

Carácter interjurisdiccional: el servicio de transporte de pasajeros se realiza:

- A. Entre las provincias y la Capital Federal.
- B. Entre provincias.
- C. En los puertos y aeropuertos nacionales, entre ellos, o entre cualquiera de ellos y la Capital Federal o las provincias.

Fuente: elaboración propia en base a la Ley 24.449 y el Decreto 958/1992.

Proceso para la obtención de la LiNTI

Para una mejor comprensión del proceso de obtención de la licencia, se ha dividido el mismo en dos etapas: una primera etapa para la obtención de la Licencia de Porte clase D, y una segunda instancia para acceder a la Licencia de Actividad. Los conceptos de *porte* y *actividad* fueron desarrollados *ad-hoc* con el fin de asociar las diferentes habilitaciones que otorga el Estado para la conducción, una vinculada al porte/tamaño del vehículo y la otra al tipo de servicio que presta respectivamente.

⁴ La Ley 24.449 posteriormente fue modificada, por la Ley 26.363 y su decreto reglamentario. Para completar el conjunto de normativa, fuente de consulta, se identifican el Decreto 26/2019, las disposiciones de la ANSV 207/2009 y 48/2019 que terminan de regular los procesos de la Licencia Nacional de Conducir (LNC) y Licencia Nacional de Transporte Jurisdiccional (LiNTI), antes denominada Licencia Nacional Habilitante.

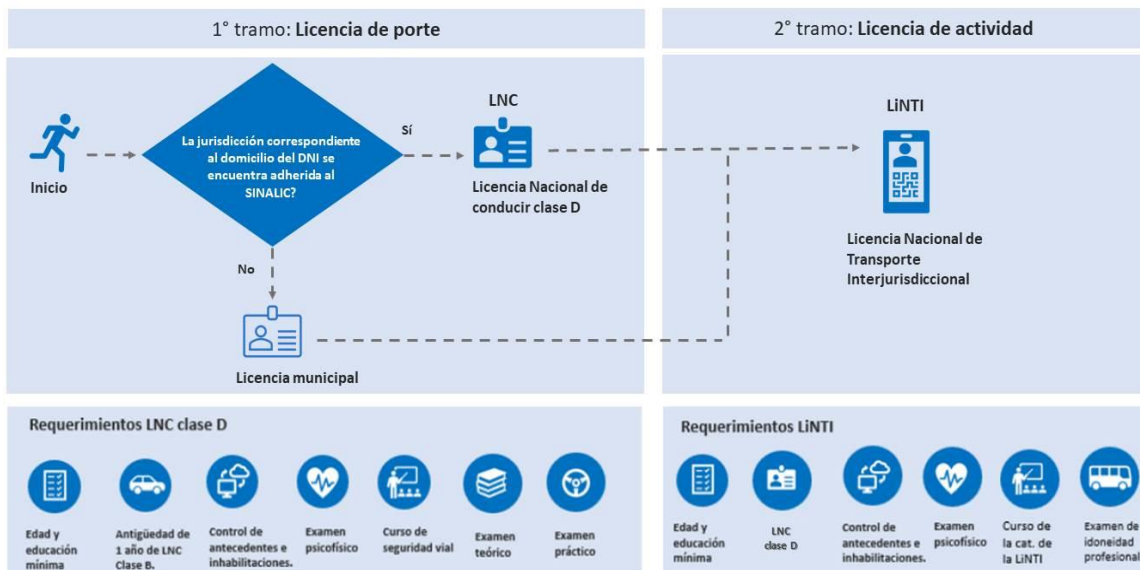


Figura 1- Descripción gráfica del proceso para la obtención de la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional. Fuente: elaboración propia en base a las disposiciones 207/2009 y 48/2018 ANSV.

Tramo 1: Licencia de Porte

La Licencia de Porte es un documento único que cada jurisdicción otorga para habilitar legalmente a conducir a una persona. Es emitida por la jurisdicción donde el conductor tiene domicilio legal.

Desde el año 2008, con la sanción de la Ley 26.363 y la creación del Sistema Nacional de Licencias de Conducir (SINALIC), la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) propone la unificación del formato de las licencias, sus medidas de seguridad y la estandarización a nivel nacional de los criterios de evaluación de aptitudes y capacitación para el otorgamiento de la LNC. Éstas son otorgadas por los municipios⁵ a través de los Centros de Emisión de Licencias (CEL), aunque en ocasiones esta función es tercerizada en organizaciones empresariales y/o ONG⁶ que son previamente certificados y auditados periódicamente por la ANSV. Los municipios deben adherir a la Ley Nacional de Tránsito⁷ y comienzan a emitir la LNC. El alcance de la LNC en 2019 fue del 88,2% de la población de Argentina (ANSV, Informe de gestión 2016-2019, 2019).⁸ Las LNC se clasifican en 7 categorías o clases, de acuerdo con el tipo de vehículo que habilitan a conducir. La habilitante para el transporte de pasajeros, que posteriormente se exigirá para acceder a la LiNTI para transporte interjurisdiccional de pasajeros, es la clase D.

⁵ En el siguiente link se puede consultar la lista de municipios que emiten LNC

<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/municipios-licencia-nacional>

⁶ Algunos ejemplos son el Automóvil Club Argentino y Emicar S.A., entre otros.

⁷ Las adhesiones pueden ser con reservas e impactar en la nomenclatura de las categorías y modificar requerimientos de habilitación tanto administrativos y psicofísicos, como de formación y capacitación. Estos casos son excepcionales y, por lo general, generan mayores y más específicos requerimientos de habilitación.

⁸ El indicador se calcula a partir de la población potencial en condiciones de conducir de los municipios que cuentan con un Centro de Emisión de Licencias, respecto a la población total de Argentina.



Clase	Descripción
A	Ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados.
B	Automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso a casa rodante.
C	Camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B.
D	<i>Vehículos destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de clase B o C, según el caso.</i>
E	Camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C.
F	Automotores especialmente adaptados para discapacitados.
G	Tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

Tabla 1. Clases de Licencias Nacionales de Conducir según las categorías de vehículo a las que habilitan a conducir. Fuente: Ley N° 24449.

Los requerimientos para la obtención de la LNC se pueden agrupar en tres categorías: *administrativa o legal*, *aptitud psicofísica* y *aptitud de manejo teórica-práctica*.

Básicamente la *aptitud legal* revisa la edad reglamentaria, capacidad de lectoescritura, la habilitación para conducir por la justicia –las inhabilitaciones pueden ser de origen penal relacionados con accidentes de tránsito, y contravencional–, pago de aranceles, antecedentes penales y Certificado de Antecedentes de Tránsito (CENAT), y específicamente para el otorgamiento de la LNC profesional clase D se requiere de 1 año mínimo de antigüedad de la LNC clase B.⁹ La *aptitud psicofísica* consta de chequeos médicos que garantizan el estado general de salud requerido para conducir un vehículo: visual, auditivo, psicológico y físico-clínico. Por último, la *aptitud de manejo teórica-práctica* requiere que el conductor demuestre los conocimientos suficientes acerca de la Ley Nacional de Tránsito, sus reglamentos y además que pueda comprobar aptitud suficiente de manejo y dominio de los vehículos que aspira a conducir. Sobre estos últimos –formación y examinación– se ampliará en el siguiente capítulo.

Aptitud administrativa-legal	Aptitud psicofísica	Aptitud de manejo ¹⁰
Edad reglamentaria mínima 21 años Capacidad de lectoescritura No estar inhabilitado por la Justicia CENAT	Examen visual Examen auditivo Examen psicológico Examen físico-clínico	Examen teórico Examen práctico Examen teórico-práctico de detección de fallas

⁹ Para más información, remitimos a la nota al pie de página número 7.

¹⁰ En la instancia de LNC clase B se incluye un Curso teórico de seguridad vial.



<p>Certificado de antecedentes penales Un año de antigüedad de la LNC clase B</p>		
---	--	--

Tabla 2. Requerimientos para la LNC profesional clase D. Fuente: elaboración propia en base a la Disposición 207/2009 ANSV.

Cumplidos estos requerimientos y obtenida la licencia, por los primeros seis meses¹¹ los conductores principiantes están obligados¹² a llevar en el vehículo un cartel de identificación. También tienen restringida la circulación en “zonas céntricas” (a determinar por cada jurisdicción),¹³ autopistas y semi autopistas. De la misma forma, el conductor profesional también tendrá el carácter de aprendiz, cuando obtenga por primera vez una habilitación de esta categoría, en las mismas condiciones y plazo que el conductor particular.¹⁴

Una vez finalizado el primer tramo, con la LNC clase D vigente, el conductor puede iniciar el siguiente paso para obtener la LiNTI exigida para el servicio de transporte de pasajeros.

Aclaración

Si bien aún existen municipios que otorgan *Licencias de Porte Municipal*, que no se encuentran adheridos a las Leyes N° 24.499 y N° 26.363, las mismas no son objeto de este estudio ya que, tanto para el otorgamiento como la renovación de la LiNTI para transporte de pasajeros se requiere tener una LNC clase D.¹⁵ No obstante, el proceso de la LiNTI entró en vigencia en el año 2019, por lo cual es posible encontrar conductores de transporte interjurisdiccional que hayan accedido a la LiNTI a partir de una *Licencia de Porte Municipal*, no siendo titulares de una LNC clase D. Por esta razón se detalló como una alternativa posible de recorrido en la Figura 1.

Tramo 2: Licencia de Actividad

La Licencia de Actividad es el documento complementario de la LNC que habilita a un conductor a realizar el transporte interjurisdiccional de cargas o de pasajeros en el territorio nacional. Esta habilitación denominada LiNTI, es otorgada exclusivamente por la ANSV. La LiNTI se emite en 3 categorías: cargas generales, mercancías peligrosas y transporte de pasajeros. Esta última, según el tipo de servicio, está conformada por ocho subcategorías que se detallan en la tabla N° 3.

¹¹ Según Ley 26363, Art. 25, inciso d).

¹² Decreto 779/95, Art. 13, inc. d).

¹³ Decreto 779/95, Art. 48, inc. e).

¹⁴ Decreto 779/95, Art. 20, 1.

¹⁵ Según Disposición 48/2019, Art. 8, inciso a).



Subcategoría	Descripción
A1 TP	Servicio de transporte público de pasajeros urbano y suburbano
A1 TR	Servicio de transporte regular de pasajeros urbano y suburbano
A1 OL	Servicio de oferta libre de pasajeros urbano y suburbano
A2 LD	Servicio de transporte interurbano e internacional de larga distancia
A2 TR	Servicio de transporte interurbano e internacional de turismo
A2 OL	Servicio de transporte interurbano e internacional de oferta libre
A3	Servicio de remises portuarios y aeroportuario, transporte de hasta cinco pasajeros
A4	Servicio de transporte interjurisdiccional de niños o escolares

Tabla 3. Subcategorías de LiNTI de transporte de pasajeros. Fuente: elaboración propia en base a la Disposición 48/2018 ANSV.

En la LiNTI los requerimientos también se pueden agrupar en las mismas tres categorías señaladas anteriormente: la *administrativa o legal*; *aptitud psicofísica* y; *aptitud de manejo teórica-práctica*, pero difieren de los anteriores y son específicos para cada categoría LiNTI.

Aptitud administrativa-legal	Aptitud psicofísica	Aptitud de manejo teórico-práctica
<ul style="list-style-type: none"> - Edad reglamentaria (mínimo 21 - Poseer licencia de porte vigente acorde a la categoría de LiNTI. - Certificado E.G.B. (Educación General Básica) o Declaración jurada de nivel de primario alcanzado - Declaración jurada de salud. - Certificado de antecedentes penales. - Certificado de antecedentes de tránsito. - Pago de arancel del trámite. 	<ul style="list-style-type: none"> - Evaluación básica: examen visual, auditivo, psíquico y físico-clínico. - Evaluación específica: se realiza cuando de la evaluación básica surgen datos que deben ampliarse o profundizarse. 	<ul style="list-style-type: none"> - Curso correspondiente a la categoría de la LiNTI. - Aprobación de examen de idoneidad profesional.

Tabla 4. Requerimientos para la LiNTI. Fuente: elaboración propia en base a la Disposición 48/2018 ANSV.



Lo expuesto hasta aquí permite observar la complejidad del proceso por los múltiples actores que participan y la heterogeneidad de requerimientos que existen debido a que la norma sólo determina un mínimo respecto a los requisitos para la LNC.

También se destaca la existencia de requerimientos idénticos entre la LNC y la LINTI, como el CENAT, certificado de antecedentes penales y evaluación psicofísica básica.

Capacitación y examinación para la habilitación de conductores profesionales de pasajeros en Argentina

En este apartado se describirán las instancias de capacitación y examinación que un conductor debe atravesar en el camino hacia su habilitación como conductor profesional. Este recorrido se inicia con los cursos y exámenes para acceder a la licencia particular clase B, continúa en la ampliación de esa licencia hacia la profesional clase D, que habilita a conducir vehículos de mayor porte, y culmina con los cursos y exámenes necesarios para obtener la licencia LiNTI. En esta última instancia se busca capacitar a los conductores en aspectos específicos del transporte de pasajeros en sus distintas modalidades. Una vez que el conductor se encuentra habilitado, anualmente al momento de renovar la LiNTI, deberá participar de un curso de actualización de contenidos y superar su correspondiente examen.

A continuación, se describe paso a paso este proceso deteniéndose en cada curso y examen para ver cuáles son los ejes principales de la currícula, la modalidad de enseñanza, los prestadores autorizados, los criterios de evaluación para las pruebas prácticas, así como toda otra información que resulte relevante para su caracterización. Es fundamental destacar que la normativa que reglamenta el proceso de obtención de licencias y las distintas etapas de cursos y exámenes se aplica en jurisdicción federal, aunque prevé que podrán adherirse los gobiernos provinciales y municipales, por lo que fija determinados parámetros, estándares de calidad y contenidos que deberán cumplir los CEL a la hora de dictarlos.

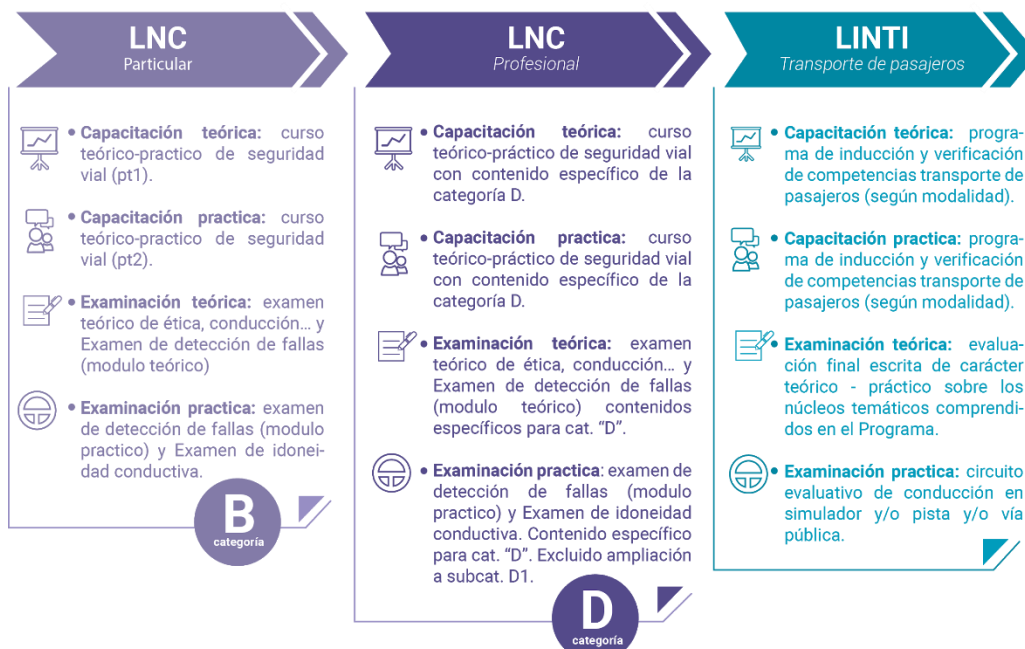


Figura 2. Elaboración propia en base a Disposición ANSV 207/2009 y 48/2019.

A modo ilustrativo, el siguiente diagrama muestra el camino descrito y las distintas capacitaciones y examinaciones que implica cada tramo:

LNC particular clase “B”

Capacitación teórica¹⁶

El aspirante debe presentarse a realizar un “curso teórico-práctico de seguridad vial”, el cual es de carácter obligatorio para quien solicita la licencia nacional en categorías particulares por primera vez y para todos aquellos que pretenden una ampliación de clase, como es el paso a las categorías profesionales. Este trámite no se debe realizar para la renovación de la licencia.

Dicho curso se realiza en los CEL y/o escuelas de seguridad vial habilitadas por la ANSV, con una carga horaria mínima de cinco horas, en las cuales deberán desarrollarse íntegramente los contenidos estipulados en la normativa. Cada CEL y/o escuela de seguridad vial autorizada puede elaborar material didáctico y manuales propios, pero deben programar las enseñanzas ajustándose a las normas, reglamentaciones, objetivos y directrices que al efecto establezca la ANSV¹⁷. Por ello nos serviremos del “Manual del conductor para el curso de seguridad vial” que elaboró la ANSV como referencia y fuente para ver en detalle los contenidos impartidos en este y otros cursos.

Los contenidos básicos del curso en su parte teórica son los siguientes:

Educación VIAL

Curso teórico-práctico

- Conocimiento sobre ética ciudadana.
- Conocimientos actualizados en materia de seguridad vial.
- Elementos de seguridad del vehículo y la detección de fallas.
- Mantenimiento del vehículo.
- La conducción (modalidades).
- Conceptos asociados y principales reglas de conducción eficientes.
- La conducción y las condiciones físicas del conductor, la conducción en otro país (argentinos que circulen en el exterior y extranjeros que circulen en Argentina).
- Señales viales.
- Reglas y régimen de sanciones.
- Licencias de conducir (clases).
- Aspectos legales.

Figura 3. Elaboración propia en base a Disposición 207/2009.

Capacitación práctica

¹⁶ De acuerdo con lo normado por el Artículo 14º de la Ley 24.449 en su inciso 3º, texto ordenado según Ley 26.363, y a lo dispuesto en el Decreto Reglamentario 1716/08 en su Anexo I.

¹⁷ Disposición 207/09 ANSV. Entre los requisitos documentales para certificar un CEL se menciona que deberá presentar una “descripción de las características y modalidades de los cursos de seguridad vial que se brinden, y de los exámenes teóricos, prácticos y psicofísicos que son llevados a cabo en la tramitación de la licencia de conducir. Asimismo, podrán adjuntarse los modelos de exámenes teóricos, prácticos y psicofísicos que se realizan y toda otra documentación pertinente.”

El “curso teórico-práctico de seguridad vial” tiene un módulo práctico que consiste en la enseñanza de la conducción y las maniobras fundamentales requeridas para el dominio del vehículo.

Los CEL que cuenten con vehículos propios destinados a la toma del examen práctico de idoneidad conductiva, podrán utilizarlos para este curso, a fin de llevar a cabo su parte práctica. Las academias privadas autorizadas por la ANSV para el dictado del curso deberán contar necesariamente con vehículos destinados a la instrucción práctica del mismo.

Esta parte, para cualquiera de los dos tipos de establecimientos, comprenderá:

- Enseñanza práctica de la conducción, funcionamiento de los mandos y demás elementos del vehículo para la adquisición de la destreza necesaria para el control y manejo del vehículo en la realización de maniobras.
- Prácticas de circulación en condiciones de tránsito diario, tomando en consideración la situación geográfica y climática de la zona. Esta prueba podrá realizarse tanto en circuito cerrado como abierto.

En el primer caso, el circuito deberá estar adaptado a las condiciones del lugar. En el segundo de los casos, se deberá transitar por lugares de bajo riesgo vehicular.¹⁸ Los CEL y/o escuelas de seguridad vial que funcionen en lugares con condiciones geográficas y climáticas especiales, deberán enviar un anexo del programa, considerando este aspecto.

Examinación

A continuación, se describen los procedimientos y contenidos evaluados en el proceso de examinación para obtener la licencia de conducir, como puede observarse sintetizado en el siguiente diagrama:

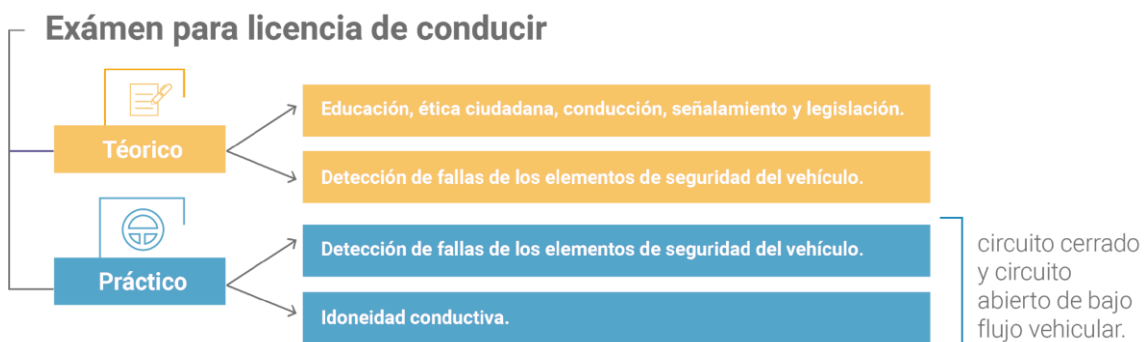


Figura 4. Fuente: elaboración propia en base a Disposición ANSV 207/2009.

¹⁸ Las academias privadas autorizadas por la ANSV, que no cuenten con terrenos propios, deberán disponer de una autorización del municipio en el que estén radicadas para realizar las prácticas de maniobras o destreza en zonas urbanas que reúnan condiciones idóneas para su enseñanza.

Examinación teórica

La examinación teórica comprende dos partes:

1. Examen teórico de conocimientos sobre educación, ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.¹⁹

Este examen, de carácter obligatorio y eliminatorio, tiene como objetivo verificar los conocimientos teóricos impartidos en el “*curso teórico-práctico de seguridad vial*”. Para poder rendir este examen, el aspirante debe hacer constar la asistencia al curso antes mencionado y haber aprobado el examen médico psicofísico.²⁰

Esta examinación debe ser realizada por los aspirantes a obtener por primera vez la licencia de conducir, pero también por aquellos conductores que soliciten la ampliación a otra clase de licencia, por lo que prevé preguntas específicas según la categoría a la que aspire el solicitante.

Contenidos básicos

Se evalúan en el examen teórico de conocimientos sobre educación, ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.

- Educación y ética ciudadana.
- Elementos de seguridad del vehículo.
- Mantenimiento del vehículo.
- La conducción.
- Conceptos asociados y principales reglas para la conducción eficiente.
- Condiciones psicofísicas del conductor.
- Señales viales.
- Reglas y régimen de sanciones.
- Licencia Nacional de Conducir.
- Anexos.
- Legislación vigente.

Figura 5. Elaboración propia en base a Disposición ANSV 207/2009

Nuevamente, los CEL quedan facultados a incorporar contenidos extra de acuerdo con las condiciones geográficas, de suelo, climáticas y cualquier otra particularidad, siempre que no sean contradictorios o alteren sustancialmente el contenido del examen.

La prueba se realiza en formato digital mediante un *software* desarrollado por la ANSV²¹ con preguntas que recorren los tópicos básicos expuestos anteriormente. Algunas preguntas son de carácter eliminatorio, por lo tanto, su desconocimiento implica la reprobación del examen. Se trata de un cuestionario de opción múltiple (*multiple choice*) con la posibilidad de incluir preguntas de desarrollo (caso práctico) con el fin de evaluar los conocimientos sobre la temática desarrollada en la etapa de formación. Para categorías no profesionales, el solicitante deberá responder un total de cuarenta

¹⁹ Disposición ANSV 207/2009, Anexo III.

²⁰ Artículo 14º Ley 24.449, texto según Ley 26.363.

²¹ Sin perjuicio de la preferencia establecida respecto del modo de evaluación de los conocimientos de los postulantes y teniendo en cuenta la realidad de los centros de emisión, se utilizarán formularios impresos cuando el lugar no cuente con la infraestructura necesaria a fin de llevar a cabo el examen en formato digital o el postulante así lo solicitare debido a no estar familiarizado con el uso de computadoras. En tal caso el examinador procederá a imprimir el test. De utilizarse el formulario impreso, finalizado el examen, se evaluará su aprobación, determinando el porcentaje obtenido.

preguntas en un tiempo máximo de una hora y quince minutos (1h 15'), de las cuales tendrá que haber respondido correctamente al menos 36 para aprobar (90% de acierto).

El solicitante podrá rendir este examen en tres oportunidades al año y deberá esperar 30 días entre un intento y otro. De haber desaprobado en las tres oportunidades previstas, deberá realizar nuevamente el “curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial”.

2. Examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo²²

Durante la realización del examen teórico que se viene describiendo, además de la parte referida a los contenidos ya mencionados, el solicitante deberá responder a un conjunto de preguntas que buscan verificar los conocimientos teóricos sobre la detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.

Esta parte del examen consiste en siete preguntas²³ para clases no profesionales y, al formar parte de la etapa antes descrita, se realizará con la misma modalidad y criterio de evaluación, en un tiempo máximo de trece (13') minutos. Más adelante, antes de iniciarse el “examen práctico de idoneidad conductiva”, se evaluarán estos conocimientos de manera práctica.

Los contenidos teóricos aquí evaluados son examinados durante el “curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial”:

Contenidos básicos

Examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo.

- Conceptos y categorías de seguridad de los automóviles.
- Enumeración y desarrollo de los distintos dispositivos de seguridad que comprende cada categoría.
- Marco legal de los diferentes dispositivos de seguridad.
- Complementos de seguridad.
- Dispositivo de retención infantil.
- Asiento elevador.
- Traba de fijación.
- Sistemas de anclaje.
- Matafuegos.
- Balizas.

Figura 6. Elaboración propia en base a Disposición ANSV 207/2009

El material didáctico de referencia es el ya mencionado “Manual del conductor de la ANSV”.

Este examen tiene una validez de doce (12) meses. Transcurrido dicho plazo, si el aspirante no continúa con el trámite de la licencia, el sistema automáticamente lo dará de baja y deberá rendirlo nuevamente.

²² Anexo IV, Disposición ANSV 207/2009.

²³ No se especifica en la reglamentación si estas siete preguntas se suman o están incluidas en las 40 preguntas del “Examen teórico de conocimientos sobre educación...”.

De no haber transcurrido dicho lapso, y sin que el aspirante prosiga con el trámite de la licencia, la ANSV podrá disponer por cambios sustanciales en la normativa vigente la realización de un nuevo *Examen sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental*.

Examinación práctica

Para poder rendir este examen, el aspirante deberá acreditar haber aprobado el curso teórico-práctico y los exámenes teóricos previos exigidos por la normativa actual.

Como se señaló anteriormente, la examinación práctica se divide en dos etapas: *examen sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y examen práctico de idoneidad conductiva*. A su vez, esta última etapa, se divide en una prueba en pista cerrada o lugares de bajo riesgo vehicular y en vías abiertas al tráfico, según lo establece la normativa correspondiente.

El examen práctico será evaluado por personal capacitado para tal fin, mediante la observación sistemática del desempeño del solicitante registrando en una "lista de observación" en que se detalla un listado de comportamientos que ha de realizar el conductor.

Al margen que el vehículo sea propio o de academia de conducción, el mismo deberá corresponder a la categoría de licencia solicitada y cumplir con las prescripciones legales de seguridad y documentación.

1- *Examen de Detección de Fallas de los elementos de seguridad del vehículo*

En un primer momento, se realiza el examen de detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo. En esta instancia se evalúan cuestiones tales como:

Fallas

Examen de detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo.

- Sistema de suspensión.
- Sistema de frenos.
- Sistema de dirección.
- Neumáticos.
- Airbags.
- Cinturones de seguridad y apoyacabezas.
- Asientos.
- Visibilidad.
- Climatización.
- Instrumental y luces.
- Matafuegos, balizas, botiquín de primeros auxilios, rueda de auxilio y cricket de auxilio o elevador tijera.
- Dispositivos de retención infantil.

Figura 7. Elaboración propia en base a Disposición ANSV 207/2009.

Esta instancia es obligatoria y eliminatoria para pasar a la segunda etapa, en la que se examinan varias maniobras de manejo y se evalúa la idoneidad del aspirante para conducir.

2- Examen práctico de idoneidad conductiva

En esta etapa se examinarán un conjunto de pruebas de manejo para comprobar la idoneidad conductiva, capacidad y conocimientos básicos necesarios para conducir el vehículo de la clase para la cual se solicita licencia habilitante.

Durante el examen de conducir se espera que el aspirante pueda efectuar una serie de maniobras determinantes a la hora de evaluar la capacidad conductiva. Esto es, *idoneidad en la conducción, reacciones y defensas ante imprevisto, detención y arranque en pendientes y estacionamiento.*

Las pruebas se realizarán en primera instancia en un *circuito cerrado al tránsito, pista especialmente acondicionada para ese fin, y/o en zona urbana de bajo riesgo vehicular.* En esta etapa se considerarán maniobras tales como:

Idoneidad conductiva

Examen práctico
Circuito cerrado

- Coordinación aceleradora, embrague, freno
- Tiempos de reacción normales
- Desplazamiento en línea recta
- Circulación en zigzag

Figura 8. Elaboración propia en base a Disposición ANSV 207/2009

En una segunda instancia la prueba será en vías *abiertas al tránsito vehicular con bajo caudal de circulación*, pero que permitan evaluar algunas maniobras que necesariamente deben practicarse en esa condición para ser debidamente evaluadas.

También se deberá tener en consideración, a la hora de comprobar algún tipo de maniobra, las características propias de cada lugar como ripio, hielo, nieve, etc. En esta prueba se considerarán los siguientes ítems:

Idoneidad conductiva

Examen práctico
Vías abiertas al
tránsito vehicular con
bajo caudal de
circulación.

- Girar
- Cambiar velocidades.
- Arrancar la marcha y detenerse.
- Acercarse a una intersección.
- Respetar el derecho de vía.
- Estacionar al lado de otro vehículo paralelo al cordón.
- Parar rápidamente.
- Dar marcha atrás.
- Obedecer las señales de stop.
- Obedecer las señales de tráfico.
- Señalar y doblar.
- Comportamiento en rotonda.
- Pasar.
- Mantenerse en el carril apropiado.
- Mantener una distancia segura.
- Frenado en pendiente.
- Distancia en pendiente.
- Usar una postura apropiada
- Conducir a la defensiva.

Figura 9. Elaboración propia en base a Disposición ANSV 207/2009.

También se contempla en la normativa un procedimiento para el caso de examen desdoblado (distintos horarios), en pista y/o lugares de bajo riesgo y poca circulación, que tiene en cuenta realizar la prueba de manejo nocturno, cómo proceder en caso de emergencias, detener la marcha en lugar seguro y frenado con piso mojado.

Se evaluará que el postulante tenga el debido control del vehículo, a los efectos de circular por arterias de mayor caudal vehicular y/o bien por sectores de la pista que exijan maniobras de mayor riesgo. En aquellos CEL que no cuenten con pista propia, es necesario que el aspirante realice algunas maniobras en vías previamente determinadas que se encuentren abiertas al tránsito vehicular en general, sobre todo en aquellas jurisdicciones que presentan características particulares debido al suelo o de su clima, conforme lo expresado anteriormente.

Durante el desarrollo de esta prueba, el aspirante debe demostrar sus conocimientos, aptitudes, habilidades y comportamientos en el manejo; seguridad, dominio adecuado y utilización responsable y segura del vehículo y sus mandos. Deberá también respetar y cumplir las normas y señales reguladoras de la circulación; observar las actitudes y comportamientos con respecto a los demás usuarios, y mostrar capacidad para adaptarse a las distintas y cambiantes circunstancias de la circulación, prestando especial atención a la seguridad

Se establecen como causas inmediatas de desaprobación de este examen:

Idoneidad conductiva

Examen práctico causas inmediatas de desaprobación

- No respetar las señales del semáforo
- Violar o desobedecer cualquier regla de tránsito
- Negarse a seguir instrucciones del examinador
- Mostrar incapacidad de controlar el vehículo
- Cualquier acción que resulte peligrosa para sí y/o terceros
- No utilizar los sistemas de seguridad

Figura 10. Elaboración propia en base a Disposición ANSV 207/2009.

Ampliación de LNC a categoría profesional “D”

Para poder solicitar la LNC en la categoría profesional “D”, el interesado debe acreditar habilitación de un año de antigüedad en la categoría particular “B”.²⁴ Con esto se busca que los aspirantes a conductor profesional tengan un mínimo de experiencia previa en situaciones reales de manejo. Distintos estudios demuestran que los conductores novatos son más propensos a estar involucrados en accidentes por lo que el objetivo es

²⁴ Ley 24449, Art. 20, conductor profesional. Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes.



reducir estos riesgos (Elvik, 2009; Helam, et. al, 2006). También con este fin es que, desde el punto de vista administrativo, la ampliación a categorías profesionales requiere la presentación de un Certificado de Antecedentes Penales.

Como ya se mencionó, al tramitar la ampliación a esta categoría se deberá realizar un *curso teórico-práctico de educación vial* propio de la licencia clase D. Por otra parte, el solicitante también deberá superar instancias teóricas y prácticas de evaluación en las que se verificarán saberes y competencias específicas para conductores profesionales.

Aunque los contenidos diferenciados que se deben evaluar para un conductor profesional no están específicamente establecidos en la normativa, la ANSV elaboró como material de referencia un “Manual del conductor profesional”²⁵ para la modalidad transporte de pasajeros, donde además de cuestiones comunes que suceden con los conductores particulares, se tratan contenidos referidos a la calidad del servicio y el rol del conductor profesional para garantizarla. Más adelante se volverá sobre los manuales para analizarlos detalladamente.

Las pruebas teóricas y prácticas se deben realizar en el orden y modalidad ya descrita, pero con algunas particularidades para la categoría profesional D, que las diferencian de los exámenes que el aspirante ya debe haber realizado para obtener la categoría B.

Para la categoría D, deberá realizarse el *examen teórico de conocimientos sobre educación, ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación*, pero en este caso el solicitante deberá responder un total de cincuenta (50) preguntas en un tiempo máximo de una hora y treinta minutos (1h.30'). Para aprobar el examen tendrá que responder correctamente al menos 45 preguntas (90% de acierto).

Luego, el aspirante deberá rendir el *examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo*. Para categorías profesionales, consistirá en un conjunto de diez (10) preguntas²⁶ a responderse en un tiempo máximo de dieciocho (18) minutos, que indagarán sobre el conocimiento de los distintos dispositivos de seguridad que comprende cada categoría.

Para la evaluación práctica, el *examen práctico de idoneidad conductiva* debe realizarse con un vehículo del porte de la subcategoría solicitada. Por ello, quienes deseen ampliar su LNC a la subcategoría D1 (transporte de pasajeros de hasta 8 plazas) no deberán realizar estas pruebas nuevamente al tratarse del mismo porte que ya fue evaluado para obtener la licencia clase B. Quienes aspiren a obtener las subcategorías D.2 (transporte de pasajeros de 8 a 20 plazas), D.3 (transporte de pasajeros de más de 20 plazas) o D.4 (servicio de urgencia, emergencia y similares) sí están obligados a realizar el examen práctico de manejo, que evaluará las competencias y habilidades necesarias para cada tipo de vehículo.

Superadas estas etapas el solicitante podrá acceder a la licencia profesional, pero para conducir vehículos de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional se requiere tener además una licencia específica: LiNTI.

²⁵ Ver Anexo 2 para el detalle de sus contenidos.

²⁶ Aquí tampoco la normativa es clara respecto a si estas preguntas se suman o están incluidas en el total de 50. Ver nota 18.

Licencia LiNTI

Capacitación teórico-práctica

Como se señaló anteriormente, se toman en consideración los *movimientos interjurisdiccionales* (traslados entre distintas provincias o entre éstas y un país vecino), dejando de lado el análisis de transporte de pasajeros dentro de los límites de un municipio o entre distintas localidades de una misma provincia. Dentro del transporte interjurisdiccional, se distinguen el *transporte urbano*, que se desarrolla entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires, y el *transporte interurbano interjurisdiccional e internacional*, que se realiza entre distintas jurisdicciones nacionales o países vecinos.

Los servicios de transporte urbano su vez se componen de *servicio público* (de línea, diferenciales, expresos) que deben satisfacer las necesidades de carácter general en materia de transporte con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios, y servicios de *oferta libre*, actividades comerciales de transporte que se desarrollan a costo y riesgo del operador y no tienen restricciones en cuanto a la fracción de los recorridos o itinerarios, frecuencias, horarios, tarifas, etc. De manera similar, el transporte automotor de pasajeros de carácter interurbano interjurisdiccional e internacional, también posee servicios públicos, de tráfico libre, de transporte para el turismo y ejecutivos.

Consecuentemente, al momento de tramitar la LiNTI existen cursos diferenciados según las características de los servicios a prestar. Para conductores de transporte de pasajeros, las capacitaciones y exámenes previstos son:

a. Para ingresantes: “*Programa de inducción y verificación de competencias para transporte de pasajeros*”. Son cursos obligatorios para conductores de transporte de pasajeros diferenciados por servicio, a saber:

- i. Pasajeros Urbano y Suburbano - modalidad transporte público y turismo
- ii. Pasajeros Urbano y Suburbano - modalidad oferta libre
- iii. Pasajeros Interurbano e Internacional, en todas las modalidades

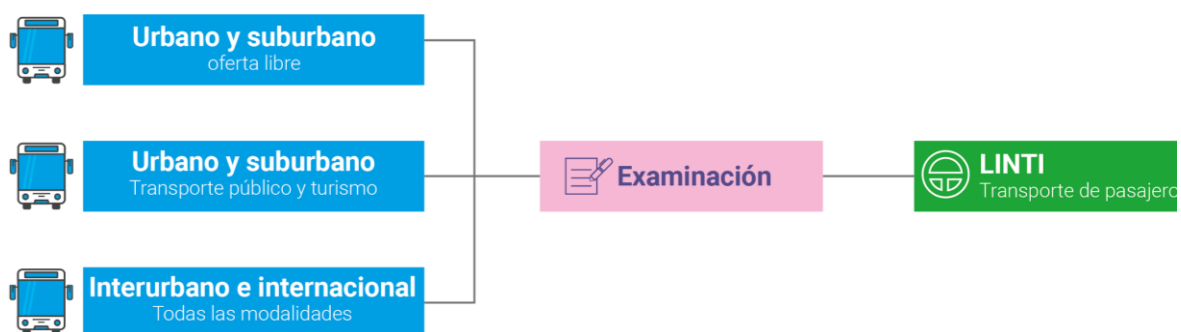


Figura 11. Cursos de la LiNTI según modalidad. Fuente: elaboración propia en base Disposición ANSV 48/2019.

b. Para renovación de Licencia: *curso de actualización para transporte de pasajeros*, se deberá realizar una vez al año, y será obligatorio para todos los conductores en actividad de transporte de pasajeros en todas sus modalidades. Describiremos las características



de este programa en el próximo apartado, que refiere a las capacitaciones y pruebas posteriores a la obtención de la licencia LiNTI.

Además de los requisitos exigidos para la licencia profesional, la persona que aspire a tener esta licencia debe tener LNC vigente de la categoría que habilita la clase para la cual quiere sacar la LiNTI, y también presentar certificado del Registro Nacional de Reincidencia donde conste que la persona no tiene antecedentes penales por delitos cometidos con automotores en circulación, o contra la libertad o integridad sexual o física de las personas.

Como se nombró en el punto a) de este apartado, la categoría de transporte de pasajeros interjurisdiccional tiene tres subclases dentro de la LiNTI. Cada una de ellas conlleva una instancia de capacitación y examinación, con una modalidad teórico-práctica similar, pero brindadas por distintas instituciones. Los contenidos básicos descritos en la normativa son muy similares entre cada subclase. En el caso de las subclases “*transporte público y turismo*” e “*interurbano e internacional*” se suma otro eje temático, orientado a desarrollar y verificar la comprensión del buen funcionamiento de los sistemas del vehículo²⁷.

Modalidad de los cursos

Los cursos están destinados a ingresantes al Sistema LiNTI categoría pasajeros, poseedores de Licencia Nacional de Conducir clase D, en sus diferentes subclases según corresponda por el porte del vehículo automotor del que se trate. Tendrán una carga horaria mínima de 40 hs. cátedra (40 minutos) totales a desarrollarse en una semana como máximo, y la modalidad será presencial tanto para su parte teórica como práctica. En caso de que el aula cuente con un simulador, el 50% de la carga horaria y la evaluación deberán efectuarse mediante su utilización.

Los participantes serán evaluados durante el desarrollo de las clases, y deberán superar una evaluación escrita final sobre los contenidos teóricos. Las pruebas prácticas se realizarán mediante circuito evaluativo de conducción que podrá ser en simulador y/o pista y/o vía pública.

Los contenidos del curso para obtener la LiNTI varían adaptándose a las características propias de cada subclase, pero comparten los siguientes ejes:

- Competencias del conductor profesional
- Conducción segura
- Normativa en seguridad vial
- Condiciones psicofísicas del conductor y prácticas saludables.
- Vehículo de transporte como sistema complejo (en transporte público y turismo, y transporte interurbano e internacional)

Examinación teórico - práctica

La normativa establece un criterio general para la evaluación. En este caso la idoneidad del aspirante se verificará a partir de un “perfil profesional” según el cual un conductor profesional debe contar con las siguientes características:

²⁷ Los temarios completos de cada curso se encuentran en el ANEXO 2.



- a) Cumplir las normas y leyes que rigen la actividad del transporte de pasajeros en la vía pública
- b) Conducir de modo seguro y eficiente de acuerdo con las instrucciones recibidas sobre frecuencia, recorrido, hoja de ruta, y de acuerdo con las características de la infraestructura vial, entorno psicosocial y condicionantes climáticos
- c) Realizar su trabajo de modo comprometido con el cuidado del medio ambiente, la mejora del servicio y la calidad prestacional
- d) Colaborar sensible y profesionalmente en la protección de los usuarios del servicio y en la preservación de la convivencia en la vía pública;
- e) Asumir responsabilidad por el cuidado de sí mismo y de los demás usuarios de la vía pública.

Etapas posteriores a la obtención de la LiNTI

Una vez obtenida la licencia LiNTI, el conductor está habilitado para operar y se considera que adquirió los conocimientos y competencias que conforman un estándar mínimo de seguridad en la conducción y que está capacitado para identificar y evaluar los riesgos que conlleva la actividad. Sin embargo, estos conocimientos deben ser actualizados, reforzados y profundizados de manera que los conductores sigan desarrollando estas habilidades y conocimientos para brindar un servicio cada vez más seguro.

En nuestro país, esto se da por dos canales:

- i) en la renovación anual de la LINTI, mediante el *programa de actualización de transporte de pasajeros*,
- ii) a través de programas de capacitación y mejora continua para empresas y organizaciones que certifiquen Norma IRAM 3810.

Programa de actualización de transporte de pasajeros, aplicable a todas las categorías y modalidades

La LiNTI se otorgará por el plazo de un año, durante el cual el conductor debe cumplimentar con las capacitaciones anuales exigidas por la normativa.²⁸ Este programa busca impartir conocimientos y saberes sobre nuevas prácticas, técnicas y enfoques de seguridad que puedan mejorar el desempeño de la seguridad vial, el bienestar de los pasajeros y demás usuarios de la vía pública. Esta también es una instancia para verificar el mantenimiento de la idoneidad profesional del conductor de acuerdo con la normativa y la política de seguridad vial vigentes. La ANSV deberá definir anualmente los contenidos mínimos del curso.

²⁸ Artículo 50 del Capítulo 4 de la Disposición ANSV 48/2019.



Las entidades encargadas de su prestación son la Asociación para la Educación y Formación de los Trabajadores del Transporte de Pasajeros (AEFTP) y la ANSV, según las subcategorías de la LiNTI de transporte de pasajeros. La primera de ellas brinda el curso para aquellos que pertenecen a la A1TP (Servicio de transporte público de pasajeros urbano y suburbano) y la segunda, para el resto de las categorías profesionales.

En el caso AEFTP, el curso podrá realizarse de forma presencial o a distancia, con una carga horaria mínima de 8 horas cátedra (40 minutos cada una) totales. La examinación de los participantes se realizará mediante la evaluación en proceso y un examen presencial de carácter teórico -práctico.

Por su parte, la ANSV es la encargada de la capacitación del resto de las subcategorías. Tanto los que poseen la licencia A1TR (Servicio de transporte regular de pasajeros urbano y suburbano) como aquellos que tienen la A1OL (Servicio de oferta libre de pasajeros urbano y suburbano) deben realizarlo de forma presencial. Para el resto, la modalidad es virtual.

Programas de capacitación y mejora continua para empresas y organizaciones que certifiquen norma IRAM 3810

La Resolución 669/16 de la CNRT exige a las empresas de autotransporte de pasajeros la implementación de un sistema de gestión que cumpla con los parámetros establecidos en la Norma IRAM 3810 Seguridad Vial “Buenas prácticas para el transporte automotor de pasajeros”. Deben cumplirla todas las empresas de autotransporte de pasajeros de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional que prestan servicio en el Área Metropolitana de la ciudad de Buenos Aires. Por lo tanto, para los conductores que trabajan en esos servicios se trata de una capacitación obligatoria por fuera del sistema de licencias.

Los parámetros establecidos en la norma abarcan tanto cuestiones referidas a la gestión de la empresa y sus sistemas de trabajo como a instalaciones (entrada, salida y circulación de vehículos, áreas de mantenimiento, descanso e información), parque móvil afectado a la prestación de servicios (tipos de mantenimiento e informes de condición y desempeño) y los servicios propiamente dichos (diagramación, inspecciones, siniestros, estadísticas e indicadores).

Respecto a capacitación y examinación, recomienda a las empresas implementar un sistema de evaluación y capacitación tanto para choferes aspirantes a prestar servicio en la empresa como para los que ya que están en actividad.

A los postulantes se les hace un control sobre antecedentes y licencia de conducir, una evaluación psicofísica, capacitaciones específicas, una evaluación sobre conocimientos viales y de prácticas conductivas. Para los trabajadores en actividad, contempla no sólo capacitaciones regulares sino también la implementación de un sistema de evaluación periódica y el desarrollo de indicadores de desempeño para monitorear los resultados.



Análisis de la reglamentación normativa sobre cursos y exámenes

La Ley Nacional de Tránsito 24.449/94 establece en su Artículo 14° los distintos requisitos a cumplir para obtener una licencia nacional. En el inciso a), los puntos 3, 5, 6 y 7 refieren específicamente a los cursos y exámenes que deberán llevarse a cabo para verificar la idoneidad del conductor.²⁹ El inciso b) del mismo artículo establece que para obtener la licencia profesional interjurisdiccional podrán agregarse otros requisitos a determinar según el servicio específico de que se trate.

Se realizó un análisis³⁰ para verificar si la normativa de menor nivel (decretos reglamentarios, disposiciones, resoluciones, etc.) reglamenta en detalle de qué forma se deberán llevar a cabo cada uno de los cursos y exámenes establecidos en los puntos mencionados de la ley principal, de manera tal que se realicen de forma homogénea en todos los CEL que otorgan la LNC y entre los prestadores autorizados por la ANSV para la evaluación de competencias para la LiNTI.

De este análisis se extraen algunos puntos a destacar:

I. En lo que respecta a la LNC, el *Curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial* contempla la enseñanza práctica de la conducción, mediante el ejercicio de maniobras de circulación que podrán realizarse tanto en circuito cerrado como abierto.³¹ Aunque se establece que el curso teórico-práctico en su totalidad tendrá una carga horaria mínima de 5 horas, no resulta claro cuántas de estas deberán dedicarse a la práctica. Asimismo, tampoco se establece claramente cuáles deben ser las maniobras básicas que se deben enseñar, ni cómo se procede en los casos que el aspirante haya sido entrenado informalmente en la conducción del vehículo.

II. En lo que respecta a la LiNTI:

a. La normativa establece solamente los ejes programáticos de los cursos, que deberán ser respetados por los prestadores para que la ANSV pueda homologarlos. Lo allí establecido es muy amplio y general, y resulta insuficiente para controlar la programación, ejecución y calidad de las actividades de formación y evaluación. En comparación, la normativa para la LNC detalla en profundidad las características de los cursos y exámenes a realizarse.³²

b. Se determinan cursos diferenciados según el tipo de servicio a realizar (larga distancia, transporte urbano, oferta libre). Sin embargo, sus contenidos³³ difieren mínimamente y no contemplan las condiciones específicas en que se desarrolla la actividad en cada caso.

²⁹ No se considera para este análisis lo estipulado en el punto 4 del inciso a) de la ley citada, que refiere al examen médico psicofísico.

³⁰ Ver análisis completo en Anexo 3 del presente informe.

³¹ Según el Anexo I de la disposición 207/2009.

³² En el Informe de Gestión 2016-2019 de la ANSV se señala que está en proceso una modificación integral en la Disposición N° 48/2019.

³³ Según Disposición 48/2019, Art.79. Los contenidos de los cursos se pueden consultar en el Anexo 2, tablas A4, A5, A6.



c. Para la parte práctica se menciona solamente que podrá realizarse un circuito evaluativo de conducción en simulador, pista o vía pública. No se establece claramente de qué forma se realizarán las pruebas, los criterios de evaluación, ni si existen faltas eliminatorias.

d. Se establece que deberá realizarse una “evaluación en proceso” de cada participante y una evaluación final escrita de carácter teórico-práctico sobre los núcleos temáticos comprendidos en el programa correspondiente, pero no se determina un formato o modelo a seguir para realizar tales evaluaciones. Como criterio para la evaluación de la idoneidad profesional se describe un “perfil profesional” igualmente genérico, lo que deja margen a discrecionalidades y distintos criterios.

e. Con respecto a los cursos de actualización para renovar la LiNTI, la normativa estipula que la ANSV debe determinar sus contenidos anualmente, pero al momento de elaboración de este estudio no se encuentran las normas – disposiciones – que describan los contenidos de las actualizaciones.

Revisión de actualización de manuales con respecto a las normas vigentes

Los manuales elaborados por la ANSV son un material didáctico fundamental para el desarrollo de varios de los cursos descritos y funcionan también como modelo de referencia para la elaboración de otros manuales por parte de las distintas jurisdicciones. De allí, la importancia de realizar una revisión que nos permita determinar si sus contenidos están actualizados respecto a la normativa vigente.

Para ello, se realizó un análisis³⁴ que consistió en identificar los grandes bloques temáticos presentes en los manuales y revisar si desde el año en que éstos se publicaron (2009) al año en curso, se dispusieron nuevas regulaciones sobre estos temas que pudieran implicar la necesidad de una revisión y/o actualización.

En términos generales, la identificación de numerosas actualizaciones de las normas presentes en las temáticas contenidas en los manuales permitió definir, en principio, que los manuales se encuentran desactualizados con respecto a la norma vigente.

Si bien no se realizó un análisis en detalle de la implicancia de cada actualización y su nivel de impacto en el contenido del manual, se utilizó un método cuantitativo que permitió dar cuenta de la cantidad de actualizaciones relevantes, entre las que cabe mencionar algunas modificaciones normativas como la creación de la LiNTI; la reforma del Art. 84 del Código Penal que incorpora la figura de homicidio culposo por conducción imprudente;³⁵ modificaciones de requisitos de aptitud psicofísica para la LNC;³⁶ cambios en los estándares de elementos de seguridad pasiva y activa de los vehículos fabricados e importados;³⁷ modificaciones en el procesos de revisión de los vehículos

³⁴ Ver el análisis completo en el Anexo 4 del presente informe.

³⁵ Ley 27.347.

³⁶ Disposición 416/2016, ANSV.

³⁷ Disposición 294/2011, Subsecretaría de Transporte Automotor.



introduciéndose la Fiscalización Técnica Rápida;³⁸ incorporación de protocolo de cinturón de Seguridad³⁹, entre otros.

Este análisis permitió evidenciar la necesidad de hacer una revisión y actualización de manera exhaustiva de los manuales por parte del Organismo a cargo de esta función.

³⁸ Disposición 645/2019, CNRT.

³⁹ Resolución 149/2019, Secretaría de Gestión De Transporte.



Conclusiones

Este estudio se propuso como objetivo principal realizar un análisis sobre la normativa vigente relativa a la formación y examinación de conductores para la obtención de las licencias de conducir para el transporte interjurisdiccional de pasajeros. Se reconoce que este abordaje constituye sólo una parte del complejo sistema de otorgamientos de licencias. Aun así, se arriban a algunas conclusiones y se continuará con futuros estudios que se espera permitan conocer en mayor detalle el universo que constituye la formación de los conductores profesionales de transporte interjurisdiccional y las diferentes dimensiones que operan en su capacitación y examinación, así como el real funcionamiento de los CEL, la formación no obligatoria y complementaria a la recibida en el proceso de licenciamiento, los actores que participan y las necesidades del sector empresario y de los conductores.

Este primer abordaje sobre la temática permite concluir que, en relación con el proceso general de licenciamiento, se observa un sistema que tiende a la unificación del mismo en todo el territorio argentino, pero que aún puede simplificar ciertos procesos administrativos, ya que posee requerimientos idénticos entre la LNC clase D y la LiNTI, como por ejemplo el CENAT, el certificado de antecedentes penales y la evaluación psicofísica básica. Se entiende que esto responde a diferencias en los tiempos de vencimiento y renovación de ambas licencias, pero resulta oportuna la simplificación y mejora del proceso para reducir al mínimo posible la carga administrativa. Además, se identifican algunos mecanismos que buscan asegurar un mínimo de experiencia para conductores, previo al aumento del grado de exposición, como la condición de conductor principiante con restricciones, habilitación previa y antigüedad de un año de la LNC clase B antes de la clase D. Por otro lado, con respecto al eje central –formación y examinación– se concluye lo siguiente:

- El sistema argentino no exige horas o kilómetros de práctica de manejo para la obtención de licencias. Sólo se comprueba la idoneidad y aptitudes para el manejo en la instancia de evaluación práctica. Se cuenta únicamente con las restricciones de edad para asegurar cierta experiencia de manejo.
- La formación continua es uno de los pilares para la profesionalización del conductor, y si bien la norma establece un “*Programa de actualización transporte de pasajeros*” que debe ser actualizado anualmente, no se halló evidencia de estas actualizaciones.
- Los manuales, disponibles como material de estudio, se encuentran desactualizados con relación a las principales normas de tránsito y seguridad vial.
- Por último, en la instancia de ampliación de clase de LNC para acceder a la clase D desde la clase B, si bien existe un curso específico, la normativa no identifica cuáles son los contenidos propios para la categoría profesional.



Recomendaciones

A la Agencia Nacional de Seguridad Vial

En función de las obligaciones establecidas en la disposición 207/2008 se recomienda la actualización permanente de los contenidos de los Manuales disponibles para los cursos la Licencia Nacional de Conducir.

En función de la obligación establecida en la disposición 48/2018 se recomienda publicar anualmente los contenidos actualizados del “Programa de actualización transporte de pasajeros” de la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional.



Bibliografía

VIII Encuentro Iberoamericano de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial (2009). Carta Iberoamericana sobre Licencias de conducir. Disponible en: https://www.oisevi.org/pdf/carta_iberoamericana_sobre_licencias_de_conducir_encuentro_VIII.pdf

ANSV (2018). Situación de la seguridad vial en Argentina. Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_observatorio_situacion_seguridad_vial_arg.pdf

ANSV (2019). Informe de gestión 2016-2019. Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_2019_informe_de_gestion.pdf

CNRT (2020). Informe de Informe interanual 2016-2017-2018. Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/13_informe_interanual_2016_-_2019_interurbano.pdf

Covello, A. y Muro, M. (2020) Análisis Sistémico de la Pandemia del Coronavirus. Un accidente normal. Libro digital, EPUB.

Elvik, R.; Høy, A.; Vaa, T. & Sørensen, M. (2009) The handbook of road safety measures. UK: Emerald.

Hollnagel, E. (2009). Barreras y prevención de Accidentes. Madrid: Modus Laborandi.

INDEC (2020). Anuario Estadístico de la República Argentina 2018 1ª edición. Disponible en: https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/publicaciones/anuario_estadistico_2018.pdf

Reason J. (2010). La gestión de los grandes riesgos. Modus Laborandi: Madrid.



Anexo 1. Normativa consultada

Tabla A1. Normas consultadas.

Tipo y número	Descripción
Ley 24.449	Ley de tránsito. Principios básicos. Coordinación federal. Ámbito de aplicación. Disposiciones transitorias y complementarias.
Ley 26.363	Crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Funciones. Modificaciones a la Ley 24.449. Disposiciones transitorias.
Decreto Reglamentario 779/1995	Reglamenta la Ley 24.449.
Decreto Reglamentario 1716/2008	Reglamenta la Ley 26.363.
Decreto N° 26/2019 – Licencia Interjurisdiccional	Modifica el inciso h) del Artículo 13 del Título III del Anexo 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios, establece que la ANSV otorgará la licencia para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional (LINTI), y queda facultada para establecer los aranceles correspondientes.
Disposición 207/2009	Aprueba el Sistema Nacional de Licencias de Conducir .
Disposición ANSV N° 48/2019 – Procedimiento LINTI	Aprueba el Sistema Nacional de Licencias de Conducir Transporte Interjurisdiccional y reglamenta el procedimiento para el otorgamiento de las licencias que habiliten a conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional.
Resolución 669/16 CNRT	Obligatoriedad de certificar IRAM 3810 para transporte de pasajeros urbano y suburbano de jurisdicción nacional

Fuente: elaboración propia.



Anexo 2. Contenido de manuales y cursos

Manual del conductor

Tabla A1. Contenidos del Manual del Conductor.

Unidad	Descripción de contenidos
1. Educación y ética ciudadana	El tránsito y el transporte en situaciones cotidianas. La circulación existente no es un fenómeno natural sino una construcción social e histórica. Mirar el tránsito y el transporte desde diferentes perspectivas. Vincular derechos y obligaciones.
2. Los elementos de seguridad del vehículo	Seguridad activa. Seguridad pasiva. Seguridad preventiva.
3. Mantenimiento del vehículo	Revisación general del vehículo. Revisión técnica obligatoria (RTO).
4. La conducción	Modalidades de conducción, maniobras y factores climáticos que la afectan.
5. Conceptos asociados y principales reglas para la conducción eficiente	Claves para optimizar la conducción.
6. Condiciones psicofísica del conductor	La vista El oído La conducción con capacidades diferentes. Los factores que afectan las condiciones físicas: cansancio, alcohol, uso del celular y drogas.
7. Señales viales	Señales de demarcación horizontal Marcas de estacionamiento Señalización luminosa Señalización vertical: reglamentaria, preventivas, informativas y transitorias.
8. Reglas y régimen de sanciones	Reglas de velocidades. Velocidad y riesgo de accidentes. Límites máximos y mínimos de velocidad. Sinistros: causas primeros auxilios, obligaciones, responsabilidades del conductor.
9. Licencia Nacional de Conducir	Clases de licencias. Renovación de licencia. Curso y exámenes. Curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial. Examen médico psicofísico. Examen teórico. Examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad de los vehículos. Examen práctico de idoneidad conductiva. Argentinos que circulen en el exterior y extranjeros que circulen en Argentina. Mercosur. Chile. Italia y España. Resto del mundo. Gestión de la licencia internacional.



Fuente: Manual del conductor. Disposición 207/2008 ANSV.

Manual del conductor profesional

Tabla A2. Contenidos del Manual del Conductor profesional.

Unidad	Descripción de contenidos
1.Marco legislativo	Normas que regulan el tránsito y la seguridad vial. Conformación del Sistema Nacional de Seguridad Vial. Principales funciones de los tres organismos que componen el Sistema Nacional de Seguridad Vial.
2. Administración e ingeniería de tránsito	Sistema de señalamiento vial uniforme. Vías de circulación. Meteorología y conducción.
3.Conocimiento del vehículo de transporte	Conocimiento del Automotor. Definición de automóvil y sistemas que lo conforman desde el punto de vista mecánico. Reglas para vehículos de transporte.
4.Técnicas de conducción seguras prevención y evacuación de accidentes	Técnicas de conducción segura. Actitudes esenciales para la conducción vehicular eficiente y responsable.
5.Investigación en accidentología vial	La investigación. Actuación ante siniestros. Clasificación de siniestros viales.
6.Transporte profesional y especial. Control y fiscalización	Definiciones del transporte automotor de pasajeros. Control y fiscalización de transporte automotor de pasajeros.
7.Calidad del servicio y psicología del conductor	Obligaciones de los propietarios. Obligaciones del conductor. Psicología: "conductor de transporte público de pasajeros"

Fuente: Manual del conductor profesional. Disposición 207/2008 ANSV.

Cursos para la obtención de LiNTI

Curso pasajeros urbano y suburbano-modalidad transporte público y turismo

Prestador: Para aquellos que tienen la licencia A1TP (Servicio de transporte público de pasajeros urbano y suburbano), el curso lo dicta la Asociación para la Educación y Formación de Trabajadores del Transporte de Pasajeros (AEFTP), cuya matrícula le fuera otorgada mediante Resolución ST N° 984/2006 que se traslada a la órbita de la ANSV. En el caso de los que poseen la A1TR (Turismo) y la A1OL (Oferta Libre), el mismo es impartido por la propia ANSV.

Carga horaria mínima: 40 hs. cátedra (40 minutos) totales a desarrollar en una semana como máximo.



Modalidad: presencial, teórico-práctico. Si el aula cuenta con un simulador, el 50% de la carga horaria y la evaluación deberán efectuarse mediante su utilización.

Evaluación: resultados de la evaluación en proceso durante el curso, evaluación escrita final, rutinas del simulador,⁴⁰ circuito evaluativo de conducción en simulador y/o pista y/o vía pública.

Tabla A4. Contenidos del curso pasajeros urbano y suburbano-modalidad transporte público y turismo.

Unidad	Descripción de contenidos
1. El conductor profesional	Competencia general. Unidades de competencia. Realizaciones profesionales y criterios de ejecución. Nivel de competencia. Profesionalidad. Calidad del servicio y atención al pasajero. Condiciones y medio ambiente de trabajo.
2. Bases normativas de la seguridad vial	Legislación vial. Marco normativo del transporte automotor de pasajeros. Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449/75 y Decreto Reglamentario 779/95. Leyes 26353/08 y 26363/08.
3. Conducción segura	Definición. La conducción como proceso de toma de decisiones en la vía pública. Prioridad normativa. Reglas de circulación. Sistemas de señalización vial uniforme.
4. Condiciones psicofísicas del conductor profesional	La vista, el oído, las capacidades psicofísicas y motoras. Alcohol, alcoholímetros y controles. Actitudes saludables para la prevención de enfermedades y el estrés.
5. El vehículo de transporte de pasajeros como un sistema complejo	Motorización, iluminación, frenado, dirección, suspensión. Seguridad automotriz. Indicadores de advertencia. Protocolos de emergencia. Comprobaciones de toma de servicio.

Fuente: elaboración propia en base a Disposición 48/2018 ANSV.

Curso pasajeros urbano y suburbano - modalidad oferta libre

Prestador: a cargo de la ANSV, o de quien ésta determine.

Carga horaria mínima: 40 hs cátedra (40 minutos) totales a desarrollar en una semana como máximo.

Modalidad: Presencial o virtual, teórico práctico. Si el aula cuenta con un simulador, el 50% de la carga horaria y la evaluación deberán efectuarse mediante su utilización.

Evaluación: Resultados de la evaluación en proceso, evaluación escrita final, rutinas del simulador, circuito evaluativo de conducción en: simulador y/o pista y/o vía pública.

40

<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/normativa>, <https://www.argentina.gob.ar/transporte/cnrt/normativa>, <https://www.argentina.gob.ar/superintendencia-de-seguros/normativa>



Tabla A5. Contenidos del Curso Pasajeros Urbano y Suburbano - modalidad oferta libre.

Unidad	Descripción de contenidos
1.El rol del conductor profesional, sus derechos y contribución a la calidad del servicio y la satisfacción de los usuarios	Hábitos, saberes y prácticas que dan cuenta de la importancia del rol del conductor profesional.
2.Prácticas de Conducción Segura basada en medidas preventivas y precautorias para preservar la vida y la salud de los pasajeros y de los terceros no transportados	Esta unidad busca alcanzar el mayor aprovechamiento en el uso del vehículo según: características técnicas, modalidad, categorías, frecuencia, recorrido, hoja de ruta, infraestructura vial, entorno psicosocial y condicionantes climáticos.
3.Beneficios de una conducción basada en reglamentaciones y normas.	Esta unidad busca identificar los conocimientos del conductor profesional en relación a la reglamentación del transporte de pasajeros, las normas de circulación vial y las normas sociales que hacen a la actividad.
4.La salud del conductor profesional de pasajeros: saberes, prácticas y hábitos	Esta unidad busca establecer a partir del análisis de los diferentes contextos y modalidades aquellas prácticas y hábitos que contribuyen a una mejora de la salud del conductor profesional y a la prevención de los accidentes laborales y viales.

Fuente: elaboración propia en base a Disposición 48/2018 ANSV.

Curso pasajeros interurbano e internacional en todas las modalidades

Carga horaria mínima: 40 hs cátedra (40 minutos) totales a desarrollar en una semana como máximo.

Modalidad: presencial o virtual, teórico práctico. Si el aula cuenta con simulador, el 50% de la carga horaria y la evaluación deberán efectuarse mediante su utilización.

Evaluación: resultados de la evaluación en proceso, evaluación escrita final, rutinas del simulador, circuito evaluativo de conducción en: simulador y/o pista y/o vía pública.

Tabla A6. Contenidos del curso pasajeros interurbano e internacional-Todas las modalidades.

Unidad	Descripción de contenidos
1. Perfil del conductor profesional.	Competencias y condiciones de realización. Derechos laborales, Marco legal de la profesión. Derechos y contribución a la calidad del servicio y la



	satisfacción de los usuarios. Calidad del servicio.
2.Legislación vial	Marco normativo del transporte automotor de pasajeros. Reglamentación del transporte de pasajeros, las normas de circulación vial y las normas sociales que hacen a la actividad.
3.Conducción	Conducción segura basada en medidas preventivas y precautorias para preservar la vida y la salud de los pasajeros y de los terceros no transportados.
4.Condiciones psicofísicas del conductor profesional'	Saberes, prácticas y hábitos saludables.
5.El vehículo de transporte de pasajeros como un sistema complejo	Motorización, iluminación, frenado, dirección, suspensión. Seguridad automotriz. Indicadores de advertencia. Protocolos de emergencia. Comprobaciones de toma de servicio.

Fuente: elaboración propia en base a Disposición 48/2019 ANSV.



Anexo 3. Criterios de examinación

Cuestiones para comprobar mediante observación en instancia de examinación de la LNC

Tabla A7. Acciones para comprobar mediante observación en la instancia de examen práctico para la LNC.

Instancia	Acciones para comprobar
Al ingresar al vehículo y antes de la puesta en marcha	<p>Si el aspirante sabe verificar, entre otros, los diversos sistemas de seguridad de que disponga (seguridad activa y pasiva), el estado de los neumáticos, el funcionamiento de las luces, los indicadores de dirección, el estado y limpieza de las placas de matrícula, y la documentación del vehículo</p>
	<p>La posición del conductor, regulación del asiento y los retrovisores y utilización del cinturón de seguridad. Se valorará si el aspirante efectúa las comprobaciones necesarias y, para que pueda manejar cómodamente y con seguridad los mandos del vehículo, observando el tráfico a través de los espejos retrovisores, el del interior y los exteriores.</p>
	<p>Si ha controlado el cierre de las puertas, si la posición corporal adoptada es adecuada y si se pone correctamente el cinturón de seguridad o el casco, según proceda</p>
Puesta en marcha del motor	<p>Se tendrá en cuenta el correcto encendido del vehículo, quitando luego el freno de estacionamiento para iniciar la marcha con suavidad.</p>
	<p>La incorporación a la circulación, observación del tráfico, señalización y ejecución de la maniobra. Dentro de este punto se valorará si el aspirante observa o no correctamente el tráfico, tanto de forma directa como utilizando los espejos retrovisores, así como si realiza la señalización de la maniobra de forma adecuada, clara y con antelación suficiente y si el arranque es sin sacudidas o a saltos.</p>
	<p>Se valorará si la maniobra se ejecuta suave y progresivamente, sin obstaculizar la circulación ni crear situaciones de riesgo o peligro para los demás usuarios hasta colocarse en ruta, así como la aceleración y los cambios sucesivos de marcha hasta alcanzar la velocidad conveniente ocupando la posición correcta de la calzada para integrarse con normalidad al tránsito.</p>
Avance normal	<p>Durante la progresión normal serán objeto de comprobación y valoración de las aptitudes, habilidades y comportamientos del aspirante para dar respuesta a las distintas y cambiantes situaciones que presente la circulación, la vía, las condiciones existentes y la señalización.</p>
	<p>Las distancias de seguridad o separación con otros vehículos. Dentro de este punto de observación se valorará si el aspirante sabe guardar en función de las condiciones meteorológicas o ambientales existentes, la velocidad y distancia de seguridad adecuada con el vehículo, así también como la separación lateral suficiente de los que</p>



	<p>circulen de forma paralela al suyo. Igualmente serán objeto de valoración las distancias de seguridad a mantener con respecto a los peatones, animales, vehículos inmovilizados y obstáculos</p>
	<p>La velocidad adaptada al tráfico/vía y relación de marchas conveniente. Se valorará si el aspirante sabe adaptar el ritmo de marcha al del tráfico existente sin obstaculizar la marcha de otros conductores, ni molestar a los demás usuarios, si utiliza la relación de marchas conveniente de forma oportuna para adaptar la velocidad a la requerida por las circunstancias del tráfico/vía y si mantiene la trayectoria, incluso al cambiar de velocidad.</p>
	<p>El cumplimiento de la señalización vial y de las órdenes de los agentes. Se valorará el comportamiento del aspirante ante las órdenes o señales que le hagan los agentes de circulación y ante la señalización vial.</p>
	<p>Los desplazamientos laterales. Bajo este epígrafe se recoge la valoración de la forma en que el aspirante ejecuta el desplazamiento o desplazamientos laterales, para cambiar de dirección, cambiar de carril, efectuar una parada, cambiar de sentido o iniciar un adelantamiento, rebasar obstáculos o vehículos inmovilizados, observando el tráfico y señalando la maniobra con claridad y antelación suficiente y durante el tiempo preciso para no inducir a confusión a los demás usuarios.</p>
	<p>El comportamiento en intersecciones. Será valorada la forma en que el aspirante se aproxima a una intersección, aplicando las reglas de seguridad, el carril adecuado para alcanzar la posición de entrada correcta manteniendo esta posición a una velocidad que le permita controlar el vehículo en el momento en que se acceda a la posición de entrada y observando tanto las características de la intersección como su señalización y la densidad del tráfico que transita por ella.</p>
	<p>El franqueo de intersecciones, con cambio de dirección o sin él.</p>
	<p>Sin cambio de dirección. Será objeto de valoración el mantenimiento de la posición correcta al franquear la intersección a la velocidad necesaria para no obstaculizar ni entorpecer el tráfico, observando hacia adelante, hacia atrás y lateral o transversalmente.</p>
	<p>En el supuesto de que existan personas utilizando los pasos para peatones, se valorará si se les cede el paso o no y la forma de hacerlo.</p>
	<p>También será objeto de valoración la adaptación de la velocidad a las características del giro a realizar y el cumplimiento oportuno de las órdenes de los agentes de circulación y de las prescripciones de las señales luminosas, horizontales y verticales.</p>
	<p>Los adelantamientos. Cuando se efectúe un adelantamiento se observará la posición desde la que se inicia esta maniobra, la valoración que el aspirante haga previa observación de las circunstancias del lugar, de la señalización, del tráfico, así como la forma de ejecutar reglamentariamente la maniobra con rapidez por el espacio adecuado y de finalizarla de manera correcta; igualmente será</p>



	objeto de atención la forma en que el aspirante permite adelantarse a los demás conductores.
	Los cambios de sentido. Se valorará el comportamiento del aspirante en la elección del lugar, la observación y valoración del tráfico, la señalización y ejecución de la maniobra.
	Las inmobilizaciones. Dentro de este campo se valorará, al efectuar la parada o el estacionamiento, la observación del entorno, la señalización de la maniobra que se deberá realizar con claridad y anticipación suficientes, la selección del lugar, la progresiva reducción de la velocidad, la colocación y situación final del vehículo en un tiempo determinado, así como la ejecución correcta de la maniobra que no deberá implicar peligro para los demás usuarios ni obstruir la circulación.
	Asimismo, serán objeto de valoración la forma, modo y lugar de efectuar las detenciones impuestas por las circunstancias del tráfico o el cumplimiento de la señalización, así como, en su caso, las detenciones innecesarias.
	La obediencia de las señales. Será objeto de valoración la respuesta y el comportamiento del aspirante ante las señales de los agentes de la circulación, la señalización circunstancial y la de balizamiento, los semáforos, la señalización vertical, las marcas viales y las señales horizontales de circulación.
	La utilización de los sistemas de alumbrado y señalización óptica. Será objeto de valoración la respuesta y el comportamiento del aspirante a la obligatoriedad de utilizar los distintos sistemas de alumbrado que venga impuesta por las circunstancias existentes y las condiciones meteorológicas o ambientales adversas, así como también la correcta utilización de los sistemas de señalización óptica en los casos que proceda.
	El correcto manejo del vehículo y sus mandos. Durante toda la prueba de circulación se observará y valorará también la soltura del aspirante en el dominio del vehículo y el manejo correcto de todos sus mandos simples o coordinados, con una atención distribuida al cumplimiento de las normas de circulación en las circunstancias del tráfico existentes, para incorporarse a la circulación y mantenerse en ella con total seguridad.

Fuente: elaboración propia en base a Disposición 207/2008 ANSV.

Faltas eliminatorias y faltas leves durante la prueba de control de aptitudes y comportamientos en vías abiertas de tránsito

Tabla A8. Faltas eliminatorias. Manifiesta impericia en el manejo del vehículo.

Incorporación a la circulación	Incorporarse a la circulación obligando a los demás conductores a realizar bruscas maniobras o frenar bruscamente.
---------------------------------------	--



	Incorporarse a la circulación poniendo en peligro la seguridad de los peatones. Incorporarse a la circulación provocando una situación de peligro
Progresión normal	Sobrepasar la velocidad máxima genérica en más de 30 kilómetros por hora. No guardar la distancia de seguridad. Franquear a velocidad excesiva un paso para peatones, careciendo de visibilidad lateral.
Desplazamientos laterales	Efectuar un desplazamiento lateral con peligro para los demás conductores o usuarios.
Adelantamientos	Invadir la zona de sentido contrario sin suficiente visibilidad. Adelantarse en las intersecciones o sus proximidades careciendo de suficiente visibilidad. Adelantarse circulando otro vehículo en sentido contrario, existiendo peligro de colisión. No disminuir la velocidad cuando sea necesario por existir una situación de peligro
Comportamiento en intersecciones	Cambiar de dirección a la izquierda careciendo de suficiente visibilidad. Circular por sentido contrario dejando a la derecha rotondas. Franquear la intersección a velocidad excesiva para las circunstancias.
Cambio de sentido	Realizar tres o más movimientos de los necesarios.
Paradas	Realizar una parada creando una situación de peligro.
Estacionamiento	Estacionar dejando una separación del cordón notoriamente excesiva.
Obediencia de las señales	<p><u>Agentes</u> No respetar u obedecer las señales, órdenes o indicaciones de los agentes de la circulación.</p> <p><u>Balizamiento</u> Sobrepasar una barrera o semibarrera móvil. Sobrepasar la línea real o imaginaria demarcada, con conos o dispositivos análogos. No respetar la luz roja fija. No respetar las luces amarillas fijas o intermitentes</p> <p><u>Semáforos</u> No respetar semáforo en rojo. No respetar una luz roja intermitente o dos luces rojas alternativamente intermitentes. Circular por un carril sobre el que se encuentra encendida una luz roja. No dejar pasar a los vehículos que gozan de prioridad o poner en peligro a los peatones que crucen la calzada, cuando se siga la indicación de una flecha verde de un semáforo circular.</p> <p><u>Señales verticales</u> No respetar las señales de reglamentación. No respetar señal de STOP, por no detenerse o hacerlo tardíamente. No respetar la señal de CEDA EL PASO o hacerlo tardíamente. Sobrepasar la velocidad máxima específica señalizada en más de 30 kilómetros por hora. No respetar la señal de carril de ómnibus. No respetar la señal de STOP o CEDA EL PASO combinadas con semáforo amarillo intermitente.</p> <p><u>Marcas viales y señales horizontales de circulación:</u> Atravesar, circular sobre o por la izquierda de una o dos líneas longitudinales continuas que separan sentidos de circulación.</p>



	<p>No respetar las señales de STOP o CEDA EL PASO marcadas sobre la calzada.</p> <p>Circular por la derecha de las líneas discontinuas que separe sentidos opuestos de circulación.</p> <p>Atravesar las franjas oblicuas enmarcadas por línea longitudinal continua cuando separen sentidos de circulación.</p> <p>Circular por un carril reservado para otros vehículos.</p> <p>No respetar a los peatones y ciclistas, en los pasos señalizados para ellos, obligándoles a modificar su trayectoria o su paso</p>
Utilización de las luces	<p>Desconocer la situación o el manejo de los mandos.</p> <p>Utilizar la luz en rutas produciendo deslumbramiento.</p>
Manejo de los mandos del vehículo	<p>Desconocer la situación o el manejo del limpiaparabrisas.</p> <p>No utilizar el limpiaparabrisas siendo necesario hacerlo.</p> <p>Desconocer la situación o el manejo de los sistemas de frenado.</p> <p>Desconocer la situación o el manejo de los mandos relacionados con falta de visibilidad producida por el empañamiento de las superficies acristaladas o por deslumbramiento del sol.</p> <p>Desconocer otros elementos relacionados con la seguridad</p>
En general, durante el desarrollo de la prueba	<p>Poner en peligro la integridad física propia o la de los demás conductores o usuarios.</p> <p>Conducir de forma negligente o temeraria.</p> <p>Circular invadiendo el sentido contrario en lugar o circunstancias de reducida visibilidad.</p> <p>Perder el dominio del vehículo.</p> <p>Subir al cordón alguna de las ruedas</p> <p>Provocar la caída de la motocicleta.</p> <p>Incumplir reiteradamente las indicaciones del examinador.</p>

Fuente: Elaboración propia en base a Disposición 207/2008 ANSV.

Tabla A9. Faltas leves. Mal uso de los mandos del vehículo: freno, acelerador, embrague.

Comprobaciones previas	No comprobar correctamente el estado general del vehículo o sus sistemas.
Instalación en el vehículo	<p>Postura incorrecta.</p> <p>No utilizar el cinturón de seguridad o hacerlo incorrectamente.</p> <p>Regulación incorrecta de los espejos retrovisores.</p>
Incorporación a la circulación	<p>Falta de observación.</p> <p>No señalizar o hacerlo incorrectamente.</p> <p>Ejecución incorrecta de la maniobra.</p>
Progresión normal	<p>Carril o posición inadecuados.</p> <p>Velocidad inadecuada.</p> <p>Rebasar velocidad máxima en más de 10 Kilómetros por hora.</p> <p>Detenerse innecesariamente.</p> <p>Circular salpicando o proyectando cualquier materia a los usuarios.</p> <p>Reducir velocidad de forma considerable sin observación o comprobación previa.</p> <p>Reducir considerablemente la velocidad, sin justificación, antes de penetrar en un carril de deceleración</p>
Desplazamientos laterales	No observar el tráfico.



	<p>No señalizar o hacerlo incorrectamente. Realizar la maniobra bruscamente. No penetrar lo antes posible en el carril de deceleración</p>
Adelantamiento	<p>No observar el tráfico. Realizar la maniobra evidenciando inseguridad. Realizar la maniobra de forma brusca. Aumentar la velocidad al ser adelantado. Establecer una diferencia de velocidad insuficiente. Adelantar de forma no reglamentaria sin ocasionar peligro ni obstaculizar. No señalizar o hacerlo incorrectamente. Iniciar la maniobra cuando el conductor del vehículo que precede a indicado o iniciado la maniobra. Realizar una vuelta incorrecta al carril derecho. No facilitar la maniobra al ser adelantado.</p>
Intersecciones	<p>No observar el tráfico. No observar la señalización que regula la intersección. No señalizar o hacerlo incorrectamente. Posición inadecuada. Velocidad inadecuada. Detención inadecuada. No reanudar la marcha en el momento oportuno.</p>
Cambio de sentido	<p>No observar el tráfico. No señalizar o hacerlo incorrectamente. Realizar la maniobra incorrectamente. Realizar la maniobra en lugar prohibido por norma</p>
Paradas	<p>No observar el tráfico. No señalizar o hacerlo incorrectamente. Seleccionar el espacio incorrectamente. Realizar la maniobra incorrectamente. Realizar la maniobra en lugar prohibido por norma. No dejar el vehículo correctamente inmovilizado. Abrir la puerta del vehículo o descender de él sin observar la circulación.</p>
Estacionamiento	<p>No observar el tráfico. No señalizar o hacerlo incorrectamente. Realizar la maniobra en lugar prohibido por norma. Ejecutar de forma incorrecta la maniobra. Abrir la puerta del vehículo o descender de él sin observar la circulación. No dejar el vehículo correctamente inmovilizado.</p>
Señales de agentes o semáforos	<p>Detención innecesaria con vía libre por agente o semáforo. Demorar la reanudación de la marcha, o detenerse, cuando el agente indica vía libre. No moderar la velocidad ante luz amarilla intermitente</p>
Señales verticales	<p>No hacer uso de preferencia señalizada. Rebasar la velocidad máxima en más de 10 Km/h. No seguir las informaciones de una señal de orientación.</p>



Marcas viales	Circular sobre líneas longitudinales discontinuas. Rebasar líneas transversales de detención. Rebasar en más de 10 kilómetros por hora la velocidad máxima marcada sobre la calzada. No respetar la cuadrícula de líneas amarillas. Detenerse sobre un paso para peatones
Utilización de mandos	Circular sin alumbrado o no utilizar el reglamentario. Puesta en marcha incorrecta. Utilización inadecuada de los pedales. Utilización de relación de velocidades inadecuada. No quitar totalmente el freno de estacionamiento o eléctrico. Sujetar de forma incorrecta del volante. Desembragar o frenar en curva. No hacer uso del limpia-lavaparabrisas. No utilizar las señales acústicas o hacerlo antirreglamentariamente. Iniciar la prueba con alguna puerta abierta. No ser capaz de desbloquear la dirección del vehículo. No ser capaz de hacer arrancar el motor. Iniciar la incorporación con el vehículo bloqueado por algún sistema de seguridad.

Fuente: Elaboración propia en base a Disposición 207/2008 ANSV.



Anexo 4. Análisis normativo

Metodología

Con el objetivo de identificar faltantes de reglamentación, contradicciones, inespecificidades y ambigüedades se realizaron los siguientes pasos:

1. Identificación de normas que legislan sobre los cursos y exámenes necesarios para la obtención de la LNC y la LiNTI.
2. Búsqueda sistemática en el sitio web legislativo e identificación de normas complementarias y actualizaciones de estas.
3. Ordenamiento y sistematización de la información recabada.
4. Análisis de los resultados: identificar normas no reglamentadas, señalar contradicciones, ambigüedades y falta de especificidad en las normas publicadas.

1. Normas identificadas

Los cursos y exámenes necesarios para la obtención de las licencias de porte y actividad se establecieron en la Ley Nacional de Tránsito 24.449 de 1994 en su Artículo 14°, donde se enumeran los requisitos que deberá cumplir el solicitante en cada caso.

En particular, el inciso a) del citado artículo describe los cursos y exámenes a efectuarse en los puntos 3, 5, 6 y 7:

“(...) 3. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.

6. Un examen teórico práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.

7. Un examen práctico de idoneidad conductiva. Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica, asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de DOS (2) años.”

Luego, en el inciso b) se establece lo siguiente referido a los requisitos para conductores de transporte interjurisdiccional: *“b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte de carácter interjurisdiccional además de lo establecido en el inciso a) del presente artículo, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.”*

2. Búsqueda en el sitio web legislativo

Consulta en sitio web de información legislativa (InfoLeg, argentina.gob.ar/normativa) y análisis de las normativas de menor nivel que reglamentan los requisitos establecidos en la Ley 24.449:

- a. Decreto Reglamentario 779/1995
- b. Ley 26.363/2008
- c. Decreto 1716/2008
- d. Disposición 207/2009
- e. Ley 24.449/94
- f. Decreto Reglamentario 779/1995
- g. Resolución N° 552/2007 (LNH)
- h. Disposición 266/2011 (LNH)
- i. Decreto 26/2019
- j. Disposición 48/2019
- k. Otras normas consultadas: Disposición 260/2020, Disposición 397/2015
- l. Resolución 984/2006, Resolución 405/1996, Resolución 984/2006

3. Ordenamiento y sistematización

En base a la lectura de la normativa citada, se seleccionaron las partes donde específicamente se reglamentaban los cursos de capacitación y los exámenes para cada tipo de licencia, sistematizando la información en los cuadros que presentamos a continuación:

Tabla A9. Reglamentación de la Ley 24.449/94, Art. 14 inciso a), Licencia de porte

Ley 24.449/94		Dto 779/1995	Ley 26.363/2008	Dto 1716/2008	Disposición 207/2009
ARTÍCULO 14. Inciso a) - licencia de porte	3. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.	ARTÍCULO 26 a.3.- NO reglamenta contenidos del curso, pero si los requisitos a cumplir por los establecimientos públicos o privados que lo dictan	ARTÍCULO 26. inc. a) 3. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.	a.3. Los establecimientos públicos o privados para dictar el curso previsto por la ley en reglamento deberán cumplir con los siguientes requisitos (...)	ANEXO I - Curso teórico práctico para LNC Para la capacitación práctica establece: Enseñanza práctica de la conducción, funcionamiento de los mandos y demás elementos del vehículo Prácticas de circulación en condiciones de tránsito diario, tomando en consideración la situación geográfica y climática de la zona. Esta prueba podrá realizarse tanto en circuito cerrado como abierto.
	5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.	a.5.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos.	5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.	a.5. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos.	ANEXO III - Examen teórico de conocimientos sobre educación, ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación
	6. Un examen teórico práctico sobre detección de fallas de los	a.6.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos	6. Un examen teórico práctico sobre detección de fallas de los	a.6. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	ANEXO IV - Examen teórico práctico sobre detección de fallas de los elementos de



	elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.	básicos sobre los que se basará el examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento y el instrumental. Este examen podrá ser suplido por la aprobación del curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial previsto en el inciso a.3 del presente artículo.	elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.	establecerá los contenidos básicos sobre los que se basará el examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento y el instrumental. Este examen podrá ser suplido por la aprobación del curso teórico práctico de educación para la seguridad vial previsto en el inciso a.3 del presente artículo.	seguridad del vehículo
	7. Un examen práctico de idoneidad conductiva.	a.7.- El examen de aptitud conductiva requerirá idoneidad en la conducción, reacciones y defensas ante imprevistos, detención y arranque en pendientes y estacionamiento. Debe realizarse en un vehículo correspondiente a la clase de licencia solicitada, que además cumpla con todas las prescripciones legales de seguridad y documentación.	7. Un examen práctico de idoneidad conductiva.	a.7. El examen de aptitud conductiva requerirá idoneidad en la conducción, reacciones y defensas ante imprevistos, detención y arranque en pendientes y estacionamiento. Debe realizarse en un vehículo correspondiente a la clase de licencia solicitada, que además cumpla con todas las prescripciones legales de seguridad y documentación.	ANEXO V - Examen práctico de idoneidad conductiva
	8. La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará, homologará y auditará los contenidos de los distintos exámenes señalados en los incisos 4, 5, 6 y 7.	a.8.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en el plazo de SESENTA (60) días, determinará los contenidos de los distintos exámenes previstos en los incisos 4, 5, 6 y 7 del presente artículo, y los mecanismos necesarios para su homologación y auditoría.	8. La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará, homologará y auditará los contenidos de los distintos exámenes señalados en los incisos 4, 5, 6 y 7.	a.8. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en el plazo de SESENTA (60) días, determinará los contenidos de los distintos exámenes previstos en los incisos 4, 5, 6 y 7 del presente artículo, y los mecanismos necesarios para su homologación y auditoría.	Cumplimentado en esta misma disposición.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla A10. Reglamentación de la Ley 24.449/94, Art. 14 inciso b), Licencia de actividad.

Ley Nº 24.449/94	Decreto Reglamentario 779 / 1995	Ley 26363/2008	Decreto 1716/2008	Resolución Nº 552/2007 (LNH)	Disposición n 266 / 2011 (LNH)	Decreto 26/2019	Disposición 48 / 2019	
ARTÍCULO 14. Inciso b) licencia profesional interjurisdiccional	b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte de carácter interjurisdiccional al además de lo establecido en	Artículo 10, Puntos 1 y 2, que los cursos de formación de conductores profesionales tendrán un contenido diferenciado y reforzado hacia la especialidad del aspirante, incluyendo contenidos sobre	b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte de carácter interjurisdiccional además de lo establecido en el inciso a) del presente artículo,	b. Para los conductores de vehículos de transporte de carácter interjurisdiccional, la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE Planificación FEDERAL,	TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS LICENCIA NACIONAL HABILITANTE - REQUISITO	ART. 1º — Apruébense los contenidos básicos curriculares y del examen de idoneidad profesional de los Cursos de Formación Profesional Ocupacional de las	Establece que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL otorgará la licencia para conducir vehículos del servicio	SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR TRANSPORTE INTERJURISDICCIONAL Capítulo 4 - Verificación de competencias y formación continua ARTÍCULO 50. - a)



<p>el inciso a) del presente artículo, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.</p>	<p>legislación, control, administración e ingeniería del tránsito, prevención y evacuación de accidentes, técnicas de conducción segura, conocimiento del automotor, educación, investigación y accidentología vial, transporte profesional y especial, y serán dictados por profesionales o idóneos altamente capacitados en las respectivas especialidades.</p> <p>Art.26 b. Para los conductores de vehículos de transporte de carácter interjurisdiccional, la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, exigirá además de lo previsto en el punto a) del presente artículo para obtener la licencia nacional habilitante, los siguientes requisitos:</p> <p>(...)</p> <p>b.6. Tener aprobado el correspondiente examen de idoneidad profesional.</p> <p>b.7. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos.</p> <p>b.8. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, determinará los mecanismos</p>	<p>todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.</p>	<p>Inversión PÚBLICA y SERVICIOS, exigirá además de lo previsto en el punto a) del presente artículo para la obtención de la licencia nacional habilitante, los siguientes requisitos:</p> <p>b.6. Tener aprobado el correspondiente examen de idoneidad profesional.</p> <p>b.7. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos.</p> <p>b.8. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, determinará los mecanismos</p> <p>tendientes a la homologación de los cursos establecidos en los incisos anteriores.</p>	<p>S</p> <p>Establece como requisito para la obtención de la habilitación en las categorías de la Licencia Nacional Habilitante para el Transporte Automotor de Pasajeros Interurbano e Internacional (A2LD), la aprobación del examen de idoneidad profesional.</p> <p>Dispone que los cursos de capacitación que se dicten con carácter previo al examen de idoneidad deberán incluir contenidos mínimos sobre seguridad vial, prevención de accidentes de tránsito, calidad de servicio de transporte, legislación de tránsito y transporte, técnicas de conducción racional, problemática accidentológica, manejo defensivo y práctica conductiva</p>	<p>Competencias Laborales de los Trabajadores de Conducción del Autotransporte de Pasajeros, que como ANEXO I se agrega (...)</p> <p>Los contenidos curriculares mencionados tendrán un plazo de vigencia de UN (1) año. Anexo I</p> <p>Contenidos Básicos Y Complementarios Curriculares Y Del Examen De Idoneidad Profesional De Los Cursos De Formación Profesional Ocupacional De Las Competencias Laborales De Los Trabajadores De Conducción Del Autotransporte De Pasajeros, En Los Modos Urbano-suburbano, Interurbano E Internacional, Y Validación De Competencias</p>	<p>de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional</p> <p>Art. 4 REQUISITOS:</p> <p>b.6.- Tener aprobado el correspondiente examen de idoneidad profesional . La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL establecerá los contenidos básicos sobre los que se basarán los exámenes teóricos, determinando los mecanismos tendientes a la homologación de los cursos establecidos a tal fin;</p>	<p>Programa de Inducción y Verificación de competencias para transporte de Pasajeros: Será obligatorio para todos los conductores de transporte de Pasajeros ingresantes al sistema LINTI.</p> <p>b) Curso de actualización de transporte de pasajeros: Se deberá realizar una vez al año, y será obligatorio para todos los conductores en actividad de transporte de Pasajeros, en todas sus modalidades.</p> <p>ARTÍCULO 54.- PRESTADORES: Se entiende por prestadores a las personas físicas o jurídicas autorizadas para la evaluación de competencias y actualización de capacidades que permiten a conductores profesionales certificar las competencias que caracterizan el perfil profesional de referencia (vid. Art. 49), y en consecuencia, obtener la habilitación o renovación de la LINTI en la /las categorías que corresponda.</p> <p>ARTÍCULO 71.- PRESTADORES. Los programas correspondientes a conductores de transporte de pasajeros, en la modalidad servicio público y turismo (categorías A1TP, A1TR, A2LD, A2TR) estarán a cargo de la ASOCIACIÓN PARA LA EDUCACION Y FORMACION DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS (AEFTP), cuya matrícula le fuera otorgada mediante Resolución ST N° 984/2006 que se traslada a la órbita de la ANSV.</p> <p>Los formadores a cargo de los diferentes programas deberán acreditar ante la ANSV la actualización de los contenidos de la capacitación periódica, instaurada en concordancia con la</p>
---	--	---	---	---	--	--	---



		SERVICIOS, determinará los mecanismos tendientes a la homologación de los cursos establecidos en los incisos anteriores.						<p>legislación vigente y los adelantos científicos y técnicos.</p> <p>ARTÍCULO 79.- ESPECIFICACIONES DE LOS PROGRAMAS Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIAS Y FORMACIÓN CONTINUA: A continuación se detallan las especificaciones de los programas enumerados en el Art. 50.</p> <p>V. PROGRAMA DE INDUCCIÓN Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIAS TRANSPORTE DE PASAJEROS</p> <p>V.1 CATEGORÍA A.1 (Pasajeros Urbano y Suburbano) modalidad transporte público y turismo.</p> <p>V.2 CATEGORÍA A.1 (Pasajeros Urbano y Suburbano) modalidad oferta libre, A.3 y A.4 .</p> <p>V.3 CATEGORÍA A.2 (Pasajeros Interurbano e Internacional) en todas las modalidades</p> <p>VI.- PROGRAMA DE ACTUALIZACIÓN TRANSPORTE DE PASAJEROS aplicable a todas las categorías y modalidades</p> <p>ARTÍCULO 80.- EVALUACIÓN:</p> <p>a) Evaluación final escrita de carácter teórico - práctico sobre los núcleos temáticos comprendidos en el Programa.</p> <p>b) Además, para el Programa de Inducción y Verificación de Competencias de Transporte:</p> <p>b. De Pasajeros: Circuito evaluativo de conducción en: simulador y/o pista y/o vía pública.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia.

4. Análisis de los resultados.

Los resultados del análisis se presentan en el cuerpo del informe.



Anexo 5. Revisión de actualización de manuales con respecto a normas vigentes

Metodología

Se realizó la revisión de los manuales desarrollados por la ANSV utilizados en el proceso de otorgamiento de las LNC y el análisis de estos en relación con la actualidad de los mismos respecto a normas generales vigentes. La revisión se realizó en cinco pasos:

1. Lectura de manuales con el objetivo de identificar temas claves sobre los cuales existe legislación.
2. Agrupación de los temas identificados según grupos y subgrupos teóricos de normas que legislan sobre seguridad vial.
3. Identificación de normas que legislan sobre los grupos y subgrupos teóricos.
4. Búsqueda sistemática en el sitio web legislativo e identificación de actualizaciones de las normas.
5. Análisis de los resultados.

Los manuales objeto de revisión son: *Manual del conductor para el curso de seguridad vial* y *Manual del conductor profesional modalidad: transporte público de pasajeros*, ambos desarrollados por la ANSV en 2009.

1- Lectura de manuales e identificación de temas

Resultado de la lectura de los manuales se halló principalmente temas de normas de tránsito –señales, controles, licencias de conducir, etc.– y los requisitos para la circulación, elementos de seguridad vehicular y su mantenimiento, identificación de diferentes usuarios de las vías –peatones, ciclistas, motociclistas–, modos de conducción, descripción de factores de riesgo que inciden en la conducción segura, las condiciones psicofísicas del conductor, formas de conducción y siniestralidad vial, sus causas, atención post siniestros y responsabilidades. En cuanto al contenido específico sobre servicio de transporte de pasajeros se encontró temas relacionados con requerimientos para la circulación específico para los conductores profesionales y componentes que contribuyen a la calidad del servicio. La información detallada de las temáticas encontradas se encuentra en la tabla A15 al final del presente Anexo.

2- Agrupación los temas identificados según grupos y subgrupos de normas que legislan sobre seguridad vial.

Se determinaron los conjuntos teóricos de normas para agrupar los temas hallados en la lectura a partir del manual de prácticas y recursos para los países para el fortalecimiento de la legislación sobre seguridad vial (Organización Mundial de la Salud, OMS)

I. Las normas sobre el **tránsito y transporte automotor** que regulan:

- a. Licencias de conducir.
- b. Matriculación de vehículos.
- c. Infraestructura y señalización vial.
- d. Requisitos para la circulación.
- e. Factores de riesgo: alcohol y drogas, uso de elementos de seguridad, fatiga.
- f. Estándares de fabricación e importación de vehículos.



- g. Mantenimiento de los vehículos.
- h. Habilitación de servicios de transporte de pasajeros.
- i. Otros.

II. Las **leyes penales**.

- j. Homicidios y lesiones.
- k. Determinadas conductas temerarias, por ejemplo, picadas.

II. Las **normas sobre seguros** regulan la responsabilidad de los conductores y la indemnización de las víctimas de los accidentes de tránsito, como las reparaciones por daños o por gastos médicos.

III. Las **leyes sobre salud pública** pueden regular cuestiones tales como las intervenciones posteriores a un accidente.

Los resultados se agrupan en las siguientes tablas:

Tabla A11. Cantidad de temas clave según grupo normativo y manual de origen.

Manual	Grupos de normas			
	Penal	Seguros	Transporte automotor	Total
Manual de conductor	1	2	21	24
Manual de conductor profesional de transporte de pasajeros	1	2	19	22
Total	2	4	40	46

Fuente: Elaboración propia.

Tabla A12. Cantidad de temas clave de grupo normativo según subgrupo normativo y manual de origen.

Subgrupo de normas	Manual		
	Manual de conductor	Manual de conductor profesional de transporte de pasajeros	Total
Control y sanciones	2	4	6
Estándares de fabricación e importación de vehículos	3	3	6
Factores de riesgo (alcohol, drogas, fatiga, distracciones)	4	4	8
Habilitación de servicios de transporte de pasajeros	0	3	3
Infraestructura y señalización vial	1	1	2



Licencias de conducir	6	1	7
Mantenimiento del vehículo	1	0	1
Requisitos para la circulación	3	1	4
Total	20	17	37

Fuente: Elaboración propia.

3- Identificación de normas principales que legislan sobre los grupos y subgrupos teóricos.

Para cada grupo se identificaron las normas consultando la sección normativa de las páginas web oficiales de Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial y Comisión Nacional de Regulación del Transporte, Superintendencia de Seguros de la Nación y Ministerio de Justicia y Derechos humanos.⁴¹

Tabla A13. Normas que legislan según grupo.

Grupo	Normas
Tránsito y transporte automotor	<p>Tránsito</p> <p>Ley 26.363 de Tránsito y Seguridad Vial</p> <p>Decreto 1716/2008 - Reglamentación de la Ley 26.363</p> <p>Ley 24.449 de Tránsito</p> <p>Decreto 779/1995-Reglamentación de la Ley 24.449</p> <p>Decreto 1232/2007-Ratificación del Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial</p> <p>Decreto 1787/2008-Estructura de la ANSV</p> <p>Transporte urbano de pasajeros</p> <p>Decreto 656/94: fija el marco regulatorio del autotransporte público de pasajeros de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional y establece el marco normativo para el otorgamiento de los permisos de explotación.</p> <p>Transporte interurbano de pasajeros</p> <p>Decreto 958/92: fija el marco regulatorio del autotransporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional.</p> <p>Decreto 808/95: modifica el decreto 958/92 estableciendo nuevas normas para la reglamentación del transporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional.</p>

⁴¹ Ley 27.347.



	<p>Transporte internacional de pasajeros y cargas</p> <p>Resolución S. T. 202/93: aprueba las normas reglamentarias para la explotación del servicio de transporte por automotor de pasajeros por carretera de carácter internacional.</p> <p>Régimen de penalidades</p> <p>Transporte de pasajeros: decreto 253/1995 modificado por decreto 1395/1998.</p> <p>Transporte internacional de pasajeros y cargas: Segundo protocolo adicional sobre infracciones y sanciones de fecha 16/02/2005, publicado el 27/06/2005 (ATIT).</p> <p>Vehículos</p> <p>Resolución S.E.T.O.P. 395/89: aprueba el reglamento para la habilitación de vehículos de transporte por automotor de pasajeros de jurisdicción nacional.</p>
Seguros	Ley 17.418. Ley De Seguros
Penal	Art. 84 Código Penal

Fuente: Elaboración propia.

4- Búsqueda sistemática en el sitio web legislativo e identificación de actualizaciones de las normas.

A través de la búsqueda de cada norma identificada anteriormente en el sitio web Infoleg, perteneciente al Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, se identificaron las actualizaciones de estas normas realizadas con fecha posterior al año 2008 –año de elaboración de los manuales– y se presenta a continuación una tabla resumen.

Tabla A14. Actualizaciones de las normas realizadas a partir del 01/01/2009.

Norma	Normas que modifican y/o complementan desde enero 2019
Ley 26.363	1113
Ley 24.449	1138
Decreto 656/94	18
Decreto 958/92	34
Resolución 202/1993, Secretaria de Transporte	10
Decreto 253/1995	21
Resolución S.E.T.O.P. 395/89	1



Ley 17.418	7
Art. 84 Código Penal	1

Fuente: Elaboración propia.

5- Análisis de los resultados

La identificación de numerosas actualizaciones de las normas presentes en las temáticas abordadas en los manuales permitió definir, en principio, que los manuales se encuentran desactualizados con respecto a la norma vigente. Si bien no se realizó un análisis detallado de la implicancia de cada actualización y su nivel de impacto en el contenido de los manuales, como se observa en las secciones anteriores, se utilizó un método cuantitativo que permitió hallar la cantidad de actualizaciones. Se destacan algunas modificaciones normativas como la creación de la LiNTI, reforma del Artículo 84 del Código Penal que incorpora la figura de homicidio culposo por conducción imprudente,⁴² modificaciones de requisitos de aptitud psicofísica para la LNC,⁴³ cambios en los estándares de elementos de seguridad pasiva y activa de los vehículos fabricados e importados,⁴⁴ modificaciones en el procesos de revisión de los vehículos introduciéndose la Fiscalización Técnica Rápida,⁴⁵ incorporación de protocolo de cinturón de seguridad,⁴⁶ entre otros.

Tabla A15. Temáticas halladas en los manuales.

Manual	Temática	Grupo normativo	Sub grupo normativo
Conductor	Seguridad pasiva	Transporte automotor	Estándares de fabricación e importación de vehículos
Conductor	Seguridad activa	Transporte automotor	Estándares de fabricación e importación de vehículos
Conductor	Documentación para la circulación	Transporte automotor	Requisitos para la circulación
Conductor	RTO	Transporte automotor	Mantenimiento del vehículo
Conductor	Fatiga/cansancio	Transporte automotor	Factores de riesgo
Conductor	Alcohol	Transporte automotor	Factores de riesgo

⁴² Ley 27.347

⁴³ Disposición 416/2016 ANSV.

⁴⁴ Disposición 294/2011 Subsecretaría de Transporte Automotor.

⁴⁵ Disposición 645/2019 CNRT.

⁴⁶ Resolución 149/2019 Secretaría de Gestión de Transporte.



Conductor	Elementos de distracción: celular	Transporte automotor	Factores de riesgo
Conductor	Medicamentos	Transporte automotor	Factores de riesgo
Conductor	Señales de tránsito	Transporte automotor	Infraestructura y señalización vial
Conductor	Velocidades permitidas	Transporte automotor	Control y sanciones
Conductor	Primeros auxilios	Transporte automotor	Otro
Conductor	Sanciones	Transporte automotor	Control y sanciones
Conductor	Licencias de conducir	Transporte automotor	Licencias
Conductor	Curso teórico práctico	Transporte automotor	Licencias
Conductor	Examen teórico	Transporte automotor	Licencias
Conductor	Examen práctico	Transporte automotor	Licencias
Conductor	Examen psicofísico	Transporte automotor	Licencias
Conductor	Examen teórico práctico de detección de fallas	Transporte automotor	Licencias
Conductor	Otros usuarios de las vías: peatón y ciclista	Transporte automotor	Requisitos para la circulación
Conductor	Motociclista	Transporte automotor	Requisitos para la circulación
Conductor	Motovehículos	Transporte automotor	Estándares de fabricación e importación de vehículos
Profesional	Marco normativo de tránsito en argentina	Transporte automotor	
Profesional	Señales de tránsito	Transporte automotor	Infraestructura y señalización vial
Profesional	Seguridad pasiva	Transporte automotor	Estándares de fabricación e importación de vehículos



Profesional	Seguridad activa	Transporte automotor	Estándares de fabricación e importación de vehículos
Profesional	Reglas para vehículos de transporte de pasajeros	Transporte automotor	Habilitación de servicios de transporte de pasajeros
Profesional	fatiga/cansancio	Transporte automotor	Factores de riesgo
Profesional	Conducción bajo los efectos del alcohol	Transporte automotor	Factores de riesgo
Profesional	Conducción bajo los efectos de drogas	Transporte automotor	Factores de riesgo
Profesional	Distracción en la conducción	Transporte automotor	Factores de riesgo
Profesional	Tiempos de conducción y descanso	Transporte automotor	Control y sanciones
Profesional	Acción post accidente	Transporte automotor/ Penal/ Seguros	Otro
Profesional	Tipos de servicios de transporte de pasajeros	Transporte automotor	Habilitación de servicios de transporte de pasajeros
Profesional	Requisitos para la circulación	Transporte automotor	Requisitos para la circulación
Profesional	Licencia de servicio: LNH	Transporte automotor	Licencias
Profesional	Control de alcoholemia	Transporte automotor	Control y sanciones
Profesional	Control de velocidad	Transporte automotor	Control y sanciones
Profesional	Control de Sistema de Registro de Operaciones (SRO) o tacógrafo	Transporte automotor	Control y sanciones
Profesional	Antigüedad de vehículos	Transporte automotor	Estándares de fabricación e importación de vehículos
Profesional	Obligaciones del Conductor en cuanto a Calidad del Servicio	Transporte automotor	Habilitación de servicios de transporte de pasajeros

Fuente: Elaboración propia.