

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE BUENOS
AIRES

INFORME FINAL

NOVIEMBRE 2016

HERMINDA ADRIANA BALIÑA

	Pág.
ÍNDICE.....	2
INTRODUCCION.....	5
I.- NORMATIVA EN MATERIA DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO	8
I.A.- Normativa Nacional.....	8
I.A.1. Ley de Tránsito 24.449, y su decreto reglamentario 779/95.....	8
I.A.2. Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 26.363, y decreto reglamentario 1716/08.....	8
I.A.3. Convenio Federal sobre Acciones en materia de Tránsito y Seguridad Vial Decreto 1232/07.....	9
I.A.4. Plan Nacional de Control Disposición de la ANSV N° 294/2010.....	9
I.A.5. Ley Nacional de Metrología Legal 19.511/72 y su Decreto reglamentario 878/89.....	11
I.B. Normativa Provincial.....	12
I.B.1. Ley Provincial de Tránsito N° 13.927/09 y su Decreto reglamentario N° 532/09.....	12
I.B.2. Autoridad Competente.....	12
I.B.3. Balanzas.....	13
I.B.4. Velocidades.....	13
I.B.5. Control preventivo de alcoholemia.....	15
I.B.6. Sobre procedimiento.....	16
I.B.7. Medidas Cautelares.....	17
I.B.7.a. Retención de Conductores.....	17
I.B.7.b. Retención de licencias de conducir.....	18
I.B.7.c. Retención de vehículos.....	18

I.B.7.d.Retención de cosas o documentación.....	20
I.B.8. Creación de la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial. Estructura orgánica y funcional del Ministerio de Gobierno	21
I.B.9. Normativa complementaria.....	23
II.- RECURSOS HUMANOS. EQUIPAMIENTO. LOGISTICA.....	24
II.A. Cuerpo de Inspectores de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires.....	24
II.A.1. Requisitos.....	26
II.A.2. Objetivos y fines.....	27
II.A.3. Funciones.....	27
II.A.4. Formación y Capacitación.....	27
II.B. Equipamiento y Logística.....	28
II.B.1. Vehículos.....	29
II.B.2. Alcohóímetros.....	30
II.B.3. Balanzas para pesaje de camiones.....	31
II.B.4. Comunicación y equipo fotográfico.....	31
II.B.5. Cinemómetros.....	31
III. PROCEDIMIENTOS INTERNOS.....	33
III.A. Inconsistencia de las formas.....	33
III.B. Aspectos fácticos.....	34
III.B.1. Orden de Servicio.....	35
III.B.2. Formulario único de operativo vial.....	36
III.B.3. Informes de participación de evento determinado.....	37
IV. CALENDARIO DE CONTROLES DE TRÁNSITO PROVINCIAL ACTUAL....	38
V. CONVENIOS. SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN CENTRALIZADA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO (SACIT)	38

V.A. Objetivos	39
V.B. Acciones	39
V.B.1. Educación	39
V.B.2. Difusión y concientización	40
V.B.3. Observatorio.....	40
V.B.4. Controles.....	40
V.B.5. Sanciones. Sistema de Administración Centralizada de Infracciones de Tránsito (SACIT)	41
VI. RESUMEN.....	41

INTRODUCCION

Como manifesté en la presentación de mi proyecto, la inseguridad vial, y principalmente la cantidad de muertes registradas, constituye una de las principales problemáticas de la agenda pública actual.

Las Naciones Unidas, a través de la Organización Mundial de la Salud, en su Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, (2015) se ha propuesto para el año 2020, reducir a la mitad las más de 1,2 millones de muertes al año, que ocurren en el mundo como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito.

Según el mismo informe, entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos a causa de accidentes viales. Asimismo, los países donde sus poblaciones poseen medianos o bajos ingresos, son los que registran más del 90% de las defunciones y las principales víctimas, son peatones, ciclistas y motociclistas. www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es.

El Observatorio Vial, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, informa oficialmente que en el año 2014, en la Provincia de Buenos Aires se reportaron 15.679 accidentes de tránsito con víctimas, de las cuales murieron 1098 personas (Informes Publicados en la página del observatorio vial: www.observatoriovial.seguridadvial.gov.ar 2014 sobre: Evolución Sobre Siniestros Totales con Víctimas, y Ranking Víctimas Fatales Totales).

Más allá de los números, que sólo ilustran la gravedad del tema, la tarea de control y fiscalización del tránsito, conjuntamente con la educación y concientización, es uno de los pilares fundamentales para conseguir los objetivos tendientes a reducir las tasas de siniestralidad vial.

La toma de conciencia es el principal objetivo que se debe perseguir, de manera que resulta de suma importancia las tareas desplegadas por los agentes que trabajan en forma directa en la fiscalización y control del tránsito y en las investigaciones de los siniestros viales, como así también es de suma importancia el uso de las tecnologías al servicio de la seguridad vial.

La Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial (DPPSV) dependiente del Ministerio de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, es el organismo encargado de reducir la siniestralidad vial. Y tiene como misión coordinar la ejecución de la Política de Seguridad Vial de la provincia de Buenos Aires en relación con los organismos competentes en la materia en el ámbito provincial, municipal, nacional e internacional.

Su Cuerpo de Inspectores de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires, tiene por objeto controlar, concientizar y educar, a toda persona que circule por la vía pública en jurisdicción provincial incluyendo el ejido urbano municipal, en el marco de la Ley N° 13.927 y su Decreto Reglamentario N° 532/09.

El estado actual de la DPPSV evidencia una visión históricamente recaudatoria, que prevalece al potencial de dicha Dirección Provincial en relación a las políticas de promoción, prevención y control en materia de seguridad vial.

En función del panorama descrito, el Poder Ejecutivo Provincial a través de la Subsecretaría de Coordinación Gubernamental se ha propuesto estudiar la problemática, e impulsar medidas que procuren disminuir la elevada tasa de siniestralidad vial, diseñando políticas públicas integrales y modernizando el enfoque vigente.

El estado cuenta con medidas ejecutivas, como la fiscalización y control de tránsito, para llevar adelante y concretar políticas direccionadas a la seguridad vial, observando y corrigiendo conductas disvaliosas, o sacando de las vías de circulación a vehículos que resultan una amenaza para la seguridad vial, por infringir las normas.

El presente trabajo, tiene como finalidad realizar un diagnóstico de los dispositivos de control de tránsito que dependen de la DPPSV en la Provincia de Buenos Aires, y analizar el actual proceso de las acciones que en materia de control y fiscalización de tránsito, realiza dicha Dirección.

La estructura del análisis y el cumplimiento de las tareas planificadas, será expuesto de la siguiente manera. En primer lugar se expone una recopilación de la normativa en materia de controles de tránsito, en el orden nacional y en la provincia de Buenos Aires.

Luego del análisis normativo, realizo una descripción de los recursos humanos y equipamiento disponible para el cumplimiento de las funciones, y los procedimientos internos constatados por observación directa o por entrevistas con los actores (pertenecientes al cuerpo de inspectores de tránsito de la DPPSV) y funcionarios del área. Mediante observaciones directas, pude advertir cuáles son sus fortalezas y sus carencias y dificultades.

Realicé un relevamiento y análisis de los convenios de colaboración relacionados con dispositivos de control de tránsito.

De acuerdo a la normativa vigente, la DPPSV juega un papel preponderante como autoridad del ejecutivo encargada de reducir la siniestralidad vial. En ésta

misión, se deberá trabajar en el fortalecimiento del marco institucional, y de la capacidad de las Fuerzas de Control, en delinear acciones concretas, definir responsables y tiempos de implementación, y finalmente realizar el seguimiento de los resultados, a fin de profundizar el cambio y mejorar la capacidad de gestión de los recursos con que se disponga.

Lograr un marco de cooperación interinstitucional y trabajar con datos (en su recolección y análisis), serán de suma importancia para guiar las acciones, y plantear objetivos.

Porque lo que no se mide no se conoce.

Lo que no se conoce no se puede controlar.

Lo que no se puede controlar no se puede mejorar.

Si no podemos medirlo, entonces no lo hagamos.

A continuación se procede al desarrollo de cada uno de los temas propuestos.

I. NORMATIVA EN MATERIA DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

A fin de centrar el tema en los Dispositivos de Control de Tránsito y las normas que delimitan sus misiones, funciones, y formas de proceder; he realizado una exposición no taxativa de la normativa nacional y provincial más trascendente, haciendo especial mención de los aspectos destacados en sus articulados, que se refieren al tema que me ocupa.

I.A. Normativa Nacional.

I.A.1. Ley N° 24.449 (Ley de Tránsito) y decreto reglamentario 779/95.

La Ley N° 24.449, fue sancionada el 23 de diciembre de 1994. Regula el uso de la vía pública, la circulación, y el tránsito, e invita a los gobiernos provinciales y municipales a adherir a la misma.

Establece que los funcionarios a cargo de su aplicación y de la comprobación de faltas deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza en la materia, y de formación para saber aplicar la legislación y hacer cumplir sus objetivos (art. 10).

Al referirse a las medidas cautelares, indica los casos en los que, la autoridad de aplicación, debe retener preventivamente a conductores (sorprendidos infraganti en estado de intoxicación alcohólica, estupefaciente u otras sustancias que disminuya las condiciones normales, o bien cuando se dieran a la fuga), a licencias de conducir (por encontrarse vencidas, adulteradas, el conductor inhabilitado, etc.) a los vehículos (que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, etc.), a cosas que creen riesgo en la vía pública, o a documentación de vehículos en infracción. (Art. 72)

El 20 de noviembre de 1995 se dicta el Decreto N° 779/95, que aprueba la reglamentación de la Ley Tránsito y Seguridad Vial, 24.449.

I.A.2. Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 26.363, y decreto reglamentario 1716/08.

Promulgada el 29 de abril de 2008, Crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, estableciendo que será la autoridad de aplicación de políticas y medidas de seguridad vial, y su misión, será la de reducir la tasa de siniestralidad en el territorio nacional. Enumera las funciones de la ANSV, como así también realiza algunas modificaciones a la ley 24449.

El Decreto 1716 del 20 de octubre de 2008, reglamenta la ley 26363, pudiéndose destacar su anexo III, que establece el sistema de control de tránsito en rutas concesionadas (Si.Co.T.Ru.C).

Este sistema tiene por objeto lograr la reducción de prácticas erróneas e ilegales en la conducción y circulación, con dos instancias en su implementación, una de manera disuasiva de modo de educar y alertar y notificar a usuarios de las consecuencias de sus inconductas. Y en segunda instancia, ya cumplida la adaptación y comprensión por parte de la comunidad, comenzando la implementación con doble carácter, disuasivo y punitivo. Conteniendo un cronograma de su implementación.

I.A.3. Convenio Federal sobre Acciones en materia de Tránsito y Seguridad Vial.

El Convenio Federal sobre Acciones en materia de Tránsito y Seguridad Vial fue suscripto el 15 de agosto de 2007 entre el Estado Nacional, las Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con el compromiso de realizar acciones concretas, a efectos de paliar las graves secuelas personales, familiares y sociales que resultan de los altos índices de siniestralidad vial que se verifican en el país. Dicho convenio fue ratificado por Decreto del poder ejecutivo nacional N° 1232 del 11 de septiembre de 2007, y por la Ley 26.353 promulgada 25 de marzo de 2008.

Allí se puso de manifiesto la coincidencia de voluntades, acerca de la necesidad de proveer las medidas necesarias, tendientes a homogeneizar y dar consistencia a los esfuerzos realizados por cada jurisdicción, en pos de revertir la grave situación.

I.A.4. Plan Nacional de Control Disposición de la ANSV N° 294/2010.

Lo menciono, ya que resulta de suma importancia que, previo a la realización cualquier acción, se encuentre trazado un plan, en él se detalla la manera en que la acción se va a encauzar y dirigir.

De las causas más frecuentes que inciden en la producción de inseguridad vial, se planificaron 3 módulos específicos en cuanto a fines, un Plan Nacional de Control de Alcoholemia, Plan Nacional de Control de Velocidades y Plan de Controles Específicos (como uso de cinturones de seguridad, uso de casco en moto, luces bajas encendidas, uso de celular, adelantamiento indebido entre otros).

Ello siguiendo un protocolo común y uniforme en todas las jurisdicciones, y teniendo en cuenta que, cada uno de estos controles, posee particularidades especiales y requiere, para una operatoria eficiente, una planificación y coordinación previa en función de las necesidades que requieren¹.

Desde el punto de vista temporal, también se trazaron 3 etapas, en una primera etapa de atención inmediata, se planificó destinar los recursos a los principales “puntos negros”², luego atención a corredores con mayor flujo vehicular, y una tercera etapa según estacionalidad, fecha o evento específico.

Se destaca en el Plan la existencia de un Protocolo para el procedimiento de fiscalización y control, a fin de utilizar una misma metodología de trabajo, homogeneizando los esfuerzos, y utilizar mecanismos y formas que tengan consenso generalizado.

Así, el servicio de control debe asegurar la transitabilidad por la zona, otorgando resguardo a quienes lo llevan adelante, a los conductores, transportados etc., procurando en la elección del lugar, que resulte adecuado para la detención.

El Protocolo establece que el móvil afectado al operativo, debe estar convenientemente identificado acorde al organismo al que corresponde, estacionarse de manera de no entorpecer el desenvolvimiento de las tareas, señalar el área con conos de seguridad, en horario nocturno deben encontrarse encendidas las balizas, y utilizar linternas o bastones lumínicos, a fin de ser advertidos a determinada distancia.

¹ Como por ejemplo: los controles de alcoholemia requieren ser implementados en horarios especiales (y deben tramitarse autorizaciones internas), con elementos alcoholímetros, la necesidad de la presencia de la autoridad sanitaria, etc; o bien en caso de controles de velocidad, su logística propia como por ejemplo la necesidad de contar con radares y su logística propia.

² O puntos críticos, correctamente denominada georreferencia accidentalológica, son los tramos de la red de carreteras, en los cuales se produce una concentración de accidentes al año, sea porque se trata de una curva peligrosa, por la baja visibilidad, o por tratarse de un cruce con variedad de movimientos permitidos.

Se debe contar con conos, chalecos refractarios, silbato, linternas, balizas de mano, conos de señalización y balizas para conos, cartelería preventiva que indica el tipo de control que se está efectuando. En todos los casos es importante también contar con equipos de comunicación. El agente debe encontrarse correctamente uniformado, de manera atenta al tránsito, con posición erguida e intentando detener un vehículo a la vez.

Se deberá utilizar las señales para direccionamiento del tránsito, por ejemplo, el brazo elevado y vertical, indica la obligación de detenerse a los automovilistas, luego se podrá indicar donde realiza la detención. Comenzado el procedimiento, la autoridad actuante debe ubicarse de manera visible y detenido el vehículo, el agente debe identificarse por función y dependencia a la que pertenece, y hacerle conocer al conductor, el motivo por el cual se procede a fiscalizarlo. El trato debe ser cortés, correcto, firme y seguro.

Al finalizar el control se debe confeccionar un registro de los controles efectuados, los vehículos relevados, infracciones detectadas, personal y patrullas afectadas al control.

En caso de condiciones climáticas adversas (niebla, lluvia, nieve, humo u otros), no deberán realizarse operativos de control a fin de no poner en riesgo la seguridad vial, y exponer al personal o terceros y elementos logísticos.

I.A.5. Ley Nacional de Metrología Legal 19.511/72 y decreto reglamentario 878/89.

Establecen los lineamientos generales del marco regulatorio vigente, relacionado con pesos y medidas y reglamenta las unidades múltiplos, submúltiplos, prefijos y símbolos del Sistema Internacional de Unidades que componen el Sistema Métrico Legal Argentino (S.I.M.E.L.A.) y reglamenta su utilización.

El Ministerio de Producción Nacional, posee un área de Metrología Legal, que establece la reglamentación de instrumentos de medición, su uso, efectúa la aprobación de modelos y la verificación primitiva de los instrumentos de medición, y elabora políticas al respecto, en pos de la seguridad para los usuarios. Existen varias resoluciones ministeriales, que regulan los procedimientos de control metrológico, de aprobación de modelos de los instrumentos de pesar, etc.

I.B. Normativa Provincial.

I.B.1. Ley Provincial de Tránsito N° 13.927/09 y decreto reglamentario N° 532/09.

La Ley N° 13927, y sus modificaciones introducidas por Ley 14246, 14331, 14393 y 14774, que fuera promulgada el 29/12/2009, adhiere, en cuanto no se opongan a las disposiciones de la misma, a las Leyes Nacionales N° 24.449 y N° 26.363.

Esta ley se encuentra reglamentada por el Decreto N° 532/09, promulgado el 17 de abril de 2.009.

La Ley establece el nuevo Código de Tránsito de la provincia de Buenos Aires, e incorpora la provincia al Consejo Federal de Seguridad Vial creado por Ley Nacional 24449. Convalida la creación del Registro Único de Infracciones de Tránsito (R.U.I.T.). Crea Consejo Provincial de Seguridad Vial -co.pro.se.vi.-, y órganos y procedimiento de la Justicia Administrativa de Infracciones de Tránsito Provincial, en la órbita del Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno. Establece el Régimen general de infracciones y sanciones de tránsito de jurisdicción provincial.

A continuación haré mención de los puntos más destacados de la norma por temas, a fin de recrear su articulado, brevemente y describir lo relevado en la DPPSV.

I.B.2. Autoridad competente.

La autoridad de aplicación de la ley, es la Policía de Seguridad Vial en el ámbito de su competencia y a las Policías de Seguridad de la Provincia en los casos de flagrancia, o en los casos en que se le requiera su colaboración, la Dirección de Vialidad, la Dirección Provincial del Transporte, el Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno y las Municipalidades. El Ministerio de Salud, podrá intervenir en los casos de control de conducción bajo los efectos de alcoholemia y/o estupefacientes.

En lo referente a las funciones de prevención y control de tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional sometidos a jurisdicción provincial, la Provincia de Buenos Aires, podrá celebrar convenios de colaboración

con Gendarmería Nacional, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y/o cualquier otro organismo nacional, no pudiendo interferir los mismos en la competencia provincial en esa materia, en virtud de tratarse de una facultad no delegada al Gobierno Federal. (Art. 2 Ley 19.327).

Para completar la competencia en materia de Seguridad Vial, el Decreto N° 50/15 B, aprueba la estructura orgánica y funcional del Ministerio de Gobierno. Y establece la competencia de la Subsecretaría de Coordinación Gubernamental y de la DPPSV.³

Asimismo, mediante Resolución del 1322/11 se crea el Cuerpo de Inspectores de Tránsito de la DPPSV.⁴ En la misma se establece los objetivos, fines y funciones de dicho cuerpo (y cual será en definitiva su accionar).

I.B.3. Balanzas.

La ley dispone la obligatoriedad del control permanente de pesaje para el transporte de carga, por medio de al menos 2 balanzas, fijas o móviles, que en rutas provinciales deben abarcar todo el trayecto. Debiendo ser reforzado el control con 3 balanzas en los casos de trazas de producción minera o puertos. (Art. 27 bis y 27 ter, Ley 13.927).

Este tipo de controles es realizado habitualmente por la DPPSV. Actualmente, se encuentran en proceso de calibración de las balanzas, razón por la cual no pude relevar dicha actividad. Tampoco obtuve registros sobre los resultados de dichos controles.

Debe tenerse en cuenta, la necesidad de actualizar la calibración anual de los aparatos de medición, a fin de realizar dicha tarea de manera continua y constante. Ello, planificando la logística, y teniendo en cuenta los procedimientos administrativos que requerirá la contratación de las calibraciones periódicas.

I.B.4. Velocidades.

³ Ver punto I.B.8.

⁴ Véase punto II.A.

Para el control de velocidades se implementará el uso de instrumentos cinemómetros y otros equipos o sistemas automáticos o semiautomáticos o manuales, fotográficos o no, fijos o móviles, cuya información no pueda ser alterada manualmente. Las acciones vinculadas al control e infracciones de tránsito, relacionadas con ellos, sólo pueden ser llevadas a cabo por funcionarios públicos provinciales autorizados por la autoridad de aplicación. (Art. 28 Ley 13.927)

Los instrumentos deberán estar homologado por los organismos nacionales o provinciales con competencia en el área, y serán autorizados por el Registro Único de Infractores de Tránsito (RUIT)

La Autoridad de Aplicación, con poder fiscal para el recupero de créditos derivados de esta Ley, será el Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros, y sólo puede delegar en otras autoridades provinciales la constatación y operación de los equipos, pudiendo celebrar para ello, convenios de colaboración con organismos nacionales competentes en la materia.

El operativo de control se deberá efectuar a distancias seguras y adecuadas para garantizar detenciones efectivas y sin riesgos, y de modo tal de no entorpecer la fluidez y confortabilidad de la circulación ni provocar de cualquier modo situaciones de inseguridad vial, debiendo señalizar y balizar correctamente.

Las Autoridades Municipales deberán contar con autorización previa del Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros, y con los organismos nacionales, para la instalación y uso de instrumentos cinemómetros automáticos o semiautomáticos, fijos o móviles en rutas nacionales o provinciales, caminos, autopistas, autovías o semiautopistas, que atraviesen el ejido urbano.

Cuando los cinemómetros se colocaran en sectores donde las velocidades permitidas fueran inferiores a los límites máximos de velocidad fijados por el artículo 51 de la Ley 24.449, deberá señalizarse verticalmente su existencia con una antelación mínima de quinientos (500) metros a la zona de alcance de los elementos de detección de infracciones, debiendo ser claramente individualizada por los conductores y deberá contener la velocidad máxima a respetar en el tramo comprendido.

Y sólo deberá colocarse señalización sobre existencia de control, en tramos cuya velocidad autorizada sea el límite máximo fijado por el artículo 51 de la Ley 24.449.

El incumplimiento de las medidas sobre equipos y su homologación, autoridad de constatación, señalización adecuada del área de control, hará que las

actas de infracciones y/o fотomultas generadas, sean nulas de nulidad absoluta y carentes de vínculo jurídico exigible para su efectivo cumplimiento y pago.

En la Tabla 1, se pueden ver los cinemómetros fijos que se encuentran publicados en la página del Ministerio de Gobierno. Y la publicación reza “CONTROLADORES ELECTRÓNICOS EN MUNICIPIOS AL 1 DE DICIEMBRE DE 2014”. La información resulta, desactualizada, y volveré sobre el tema en el punto II.B.5

Tabla 1 - Cinemómetros Fijos

MUNICIPIO	N°	LUGAR	VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
BALCARCE	1	RP 65 KM 67	60 KM/H
CAMPANA	2	RP 6 KM 107,8	80 KM/H
CASTELLI	3	RP 2 KM 180	80 KM/H
CHASCOMUS	4	RP 2 KM 113,5	100 KM/H
	5	RP 2 KM 114	80 KM/H
DOLORES	6	RP 63 KM 0,55	60 KM/H
	7	RP 63 KM 8,8	110 KM/H
	8	RP 63 KM 13,3	110KM/H
GENERAL BELGRANO	9	RP 29 KM 72,9	80 KM/H
GENERAL LAVALLE	10	RP 11 KM 291	60 KM/H
	11	RP 11 KM 317,7	110 KM/H
	12	RP 11 KM 326,8	80 KM/H
GENERAL MADARIAGA	13	RP 74 KM 23	110 KM/H
	14	RP 74 KM 23	60 KM/H
LEZAMA	15	RP 2 KM 152,7	120 KM/H
	16	RP 2 KM 152,7	60 KM/H
	17	RP 2 KM 156,2	60 KM/H
MAR CHIQUITA	18	RP 2 KM 323,7	80 KM/H
	18	RP 2 KM 340,9	100 KM/H
	19	RP 2 KM 341	100 KM/H
PERGAMINO	20	RP 32 KM 122,5	60 KM/H
	21	CALLE FRONDIZI N° 800	60 KM/H
SAN FERNANDO	22	AV URUGUAY N° 2300	60 KM/H
SAN NICOLAS	23	CALLE PTE ILLIA N° 2400	60 KM/H
TIGRE	24	CALLE AGUSTIN GARCIA N° 9171	60 KM/H
	25	CORREDOR VIAL BANCALARI KM 2	60 KM/H
	26	CAMINO DE LOS REMEROS KM 2,7	60 KM/H
	27	RP 197 Y MITRE	60 KM/H

Fuente: Página oficial del Ministerio de Gobierno. Elaboración Propia.

I.B.5. Control preventivo de alcoholemia.

Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para

Existen otro tipo de actas, semiautomáticas, cuyo formato difiere al que se observa “ut supra”, y tiene su origen en faltas que se constatan por medio de sistemas tecnológicos o radares fotográficos, y en su contenido se encuentra la fotografía del vehículo en el acto de la infracción.

I.B.7. Medidas cautelares.

La autoridad de aplicación, en cumplimiento de sus funciones debe, en ciertos casos, aplicar medidas cautelares de retención, a fin de garantizar la movilidad segura de todos los actores en las vías de circulación. En pos de la protección y seguridad vial pueden retener conductores, vehículos, cosas o documentación, a continuación se simplifican los casos (Art. 37 de la Ley 13.927).

Se deberá poner en inmediato conocimiento a la autoridad de Juzgamiento, mediante vías telefónica, fax o de manera informática. (Anexo I del Decreto 532/09)

A continuación se describe la manera en que debe proceder el Inspector de tránsito, en ocasión de la realización de sus tareas habituales.

I.B.7.a. Retención de conductores.

La autoridad de comprobación o aplicación debe retener a los conductores por un tiempo máximo de 12 horas, cuando:

1. Sean sorprendidos in-fraganti en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales o en su defecto ante la presunción de alguno de esos estados. Se requiere comprobante médico o de dispositivo aprobado que acredite tal estado. En caso que el conductor transite acompañado por quien pueda conducir será eximido de la medida cautelar (Anexo I del Decreto Reglamentario 532/09)

2. Fuguen habiendo participado en un accidente o habiendo cometido alguna de las infracciones graves (art. 86 de la Ley N° 24.449), por el tiempo necesario para labrar las actuaciones policiales correspondientes.

La retención en éste caso se efectuará remitiendo al conductor a la dependencia policial más próxima y hasta su recuperación, o al puesto sanitario

más cercano dependiendo la gravedad del estado del mismo. (Anexo I del Decreto 532/09)

I.B.7.b. Retención de licencias de conducir.

Si las licencias habilitantes, hubieran sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos por la ley. Como así también, cuando sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, o el titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir.

Además, en los supuestos de comisión de alguna de las faltas graves enunciadas en los incisos m), n), o), s), w), x) o y) del artículo 77 de la Ley Nacional Nº 24.449, la Autoridad de Comprobación o Aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la remplazará con la entrega, en ese mismo acto, de la Boleta de Citación del Inculpado, que lo habilitará para conducir por TREINTA (30) días corridos, contados a partir de la fecha de su confección.

I.B.7.c. Retención de vehículos.

Se procederá a la retención de vehículos:

1. Cuando no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, labrando un acta provisional, la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros o carga, presentada dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva. La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito o implique inobservancia de las condiciones de ejecución que para los servicios de transporte por automotor de pasajeros o de carga, establece la autoridad competente. En tales casos la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado.

2. Si son conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, inhabilitadas, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo. En tal caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá ser liberado bajo la conducción de otra persona habilitada,

caso contrario el vehículo será removido y remitido a los depósitos que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

3. Cuando se comprobare que estuviere o circulare excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta.

4. Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos. Sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, siendo responsable el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

5. Que estando mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad; los que ocupen lugares destinados a vehículos de emergencias o de servicio público de pasajeros; los abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido deterioros no pueden circular y no fueren reparados o retirados de inmediato, serán remitidos a depósitos que indique la autoridad de comprobación, donde serán entregados a quienes acrediten la propiedad o tenencia. La reglamentación fijará el plazo máximo de permanencia y el destino a darles una vez vencido el mismo. Los gastos que demande el procedimiento serán con cargo a los propietarios y abonados previo a su retiro.

6. Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así correspondiera, debiendo subsanar las deficiencias detectadas en el lugar de destino y por el tiempo necesario para labrar el acta de comprobación y aclarar las anomalías constatadas.

7. Que sean conducidos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo podrá circular, siempre y cuando desciendan del mismo las personas que sean necesarias para adecuar el número de ocupantes a la capacidad para la cual fue construido.

8. Que sean conducidos y propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto. En dicho caso, luego de labrada el acta, el vehículo será removido y remitido al depósito que indique la Autoridad de Comprobación donde será entregado a quien acredite su

propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

I.B.7.d. Retención de cosas o documentación.

Se procederá a la retención de las cosas que creen riesgos en la vía pública o se encuentren abandonadas, y serán remitidas a los depósitos que indique la autoridad de comprobación, si se trata de elementos que pudieran tener algún valor.

Y se procederá a retener la documentación de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado o de carga, cuando no cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente, o la misma esté adulterada o no haya verosimilitud entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas, o cuando tratándose de servicios de transporte por automotor de pasajeros carecieran del correspondiente permiso o habilitación.

En los operativos de control donde se detenga al automotor, deberán tomarse todos los datos del titular dominial del vehículo y los del conductor si este no fuera la misma persona y entregarle el formulario de presunta infracción, si fuera el caso.

Finalizados los operativos y de haberse constatado infracciones, se procederá dentro de los términos establecidos en la ley a notificar fehacientemente al presunto infractor, haciéndosele saber que cuenta con la opción del beneficio del pago voluntario.

Si al momento de realizarse la infracción, no fuese posible detener el vehículo, la notificación se efectuará una vez que se cuente con todos los datos de identificación dominial del presunto infractor.

Las actas de infracción serán confeccionadas por cuadruplicado, debiendo ser remitido el original dentro de las cuarenta y ocho (48) horas al Órgano de Juzgamiento. En el acto de la constatación se entregará el duplicado al infractor. En el mismo lapso, se deberá enviar el triplicado al centro de procesamiento unificado de datos del RUIT para su archivo y trazabilidad de las actas entregadas y generadas. El cuadruplicado quedará en el talonario. Aquellos municipios que suscriban convenios, deberán cumplir con todos los requisitos de operatividad, homologaciones, calibraciones y mantenimiento que exige la ley para los equipos que se instalen.

I.B.8. Creación de la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial. Estructura orgánica y funcional del Ministerio de Gobierno.

El **Decreto N° 3.286**, del 29 de diciembre de 2008, crea la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial.

El **Decreto N° 50/15 B**, que fuera promulgado el 29 de diciembre de 2015, aprueba la estructura orgánica y funcional del Ministerio de Gobierno. Modifica el Decreto 364/03. Entre las funciones de la DPPSV, se destacan:

- a) Planificar y desarrollar políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro a nivel provincial y municipal, promoviendo una visión integral de la Seguridad Vial.
- b) Impulsar la ejecución de la política de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires, en coordinación con los organismos competentes en la materia en el ámbito provincial, municipal, nacional e internacional.
- c) Representar a la Provincia de Buenos Aires en el Consejo Federal de Seguridad Vial.
- d) Celebrar convenios con los Municipios, Estado Nacional, universidades nacionales y/o provinciales y/u Organismos provinciales, nacionales e Internacionales y/u Organizaciones no gubernamentales y empresas privadas vinculadas a la materia, a los fines de establecer mecanismos de colaboración, información, investigación y capacitación relacionados con el tránsito y la seguridad vial.
- e) Favorecer la integración, comunicación, asesoramiento a las autoridades municipales en todo lo relativo a la formulación de proyectos referidos a la Seguridad Vial, fomentando la consolidación de la Red Provincial / Municipal de Seguridad Vial para lograr la cobertura integral del territorio provincial
- f) Promover los operativos de control y verificación vehicular en coordinación con los Ministerios que correspondan según sus respectivas incumbencias.
- g) Entender en la creación, implementación y control del Registro de Escuelas de Conductores y en el Registro de Talleres Autorizados para la Reparación de Vehículos.
- h) Organizar implementar y llevar un sistema integral de control de gestión y de auditoría provincial y municipal de seguridad vial, pudiendo para el supuesto que fuere insuficiente, requerir o proponer mejoras en los procedimientos.

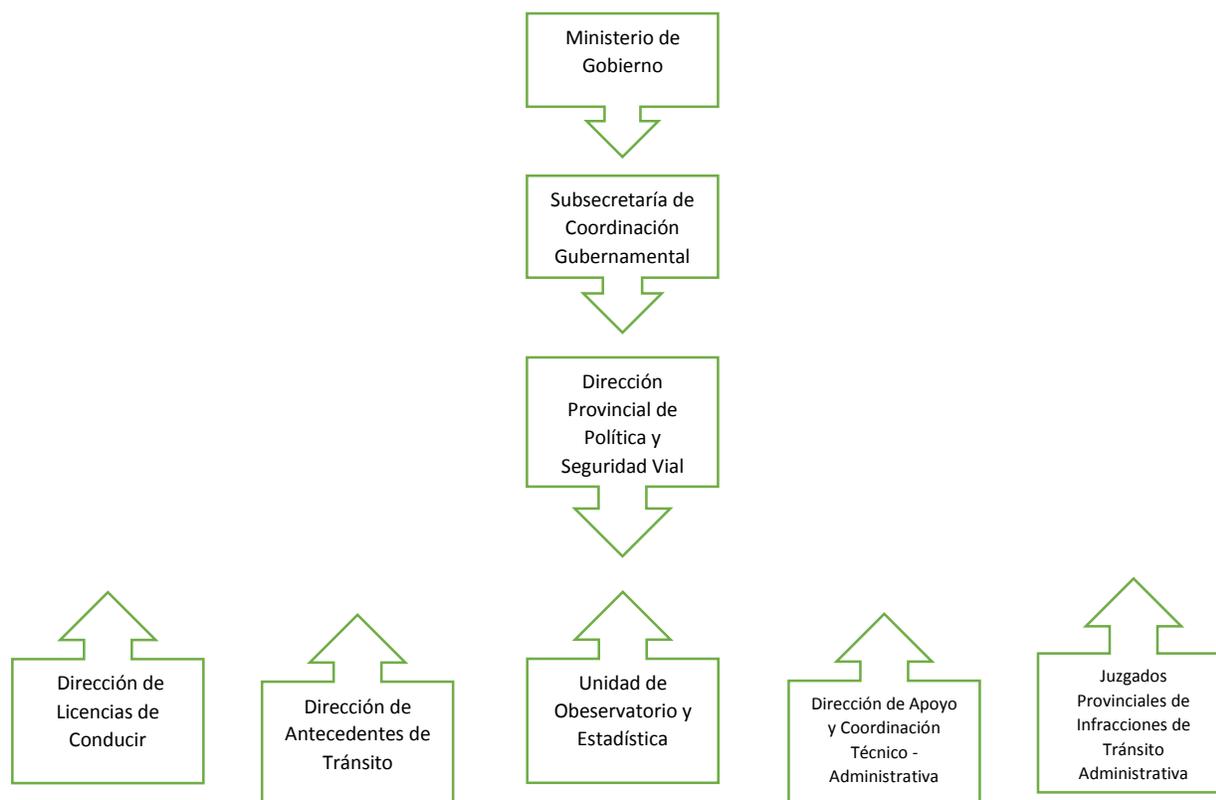
- o) Entender en el Registro de Estadísticas en Seguridad Vial y coordinar acciones de investigación de las infracciones y siniestros de tránsito a fin de evaluar e implementar políticas y medidas preventivas.
- p) Sistematizar y evaluar experiencias municipales en materia de seguridad vial. Impulsando la implementación de mecanismos de asistencia técnica y capacitación a los municipios para el desarrollo de acciones en la materia.
- u) Autorizar la colocación y uso en jurisdicción provincial y/o municipal, rutas, caminos, autopistas y semiautopistas provinciales y nacionales de sistemas electrónicos y/o fotográficos automáticos, semiautomáticos o manuales, fijos, móviles o manuales para el control de infracciones de tránsito, siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los organismos competentes en la materia.
- v) Organizar y llevar el Registro de Proveedores de Equipamiento para la constatación electrónica de infracciones de tránsito.
- w) Supervisar el correcto funcionamiento del sistema de comprobación de infracciones de tránsito a través de instrumentos y sistemas electrónicos y/o fotográficos automáticos, semiautomáticos o manuales, fijos, móviles o de mano en cumplimiento de lo establecido en la normativa vigente en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires.
- x) Determinar la validez de las multas y/o presuntas infracciones de tránsito automáticas.
- y) Definir, suministrar y sistematizar el Acta Única de Infracción de Tránsito de acuerdo a la normativa vigente e incorporarla al Sistema de Administración Centralizada de Infracciones de Tránsito.

Las competencias que le otorga el decreto requerirán de un gran esfuerzo institucional, a fin de llevar a cabo sus funciones.

Asimismo, aquí no se mencionan de manera detallada por exceder el marco de éste trabajo, pero de acuerdo a su estructura, también será competencia de la DPPSV, todo lo concerniente a Licencias de Conducir y a Juzgados Administrativos de Faltas Provinciales.

A continuación se esquematiza la estructura del Ministerio de Gobierno, de acuerdo al Decreto 50/15 B.

Tabla 3 - Estructura del Ministerio de Gobierno



I.B.9. Normativa complementaria.

El **Decreto N° 418/16**, del 28 de abril de 2016, crea el Calendario de Seguridad Vial, en concordancia con las normas nacionales (de la ANSV) e internacionales (Naciones Unidas), a fin de concientizar, difundir, informar y sensibilizar a la población acerca de la importancia de la Seguridad Vial, a fin de reducir las tasas siniestralidad vial de la actualidad.

El Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros dicta el 8 de julio de 2009, la **Resolución 653**, que aprueba el modelo de acta única de infracción de tránsito y el 17 de septiembre de 2010, la **Resolución N° 1032** aprobando la boleta de citación del inculpado, para faltas graves con retención de licencia de conducir. Por último, la **Resolución N° 1297/10** aprueba la notificación del Acta única de Infracción de tránsito semiautomática.

Por **Disposición N° 2/10**, de la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial se crea el Registro de Proveedores de Tecnología para la constatación de infracciones de tránsito. Y la **Disposición N° 13/10** del mismo órgano, aprueba el reglamento, para la registración de dichos proveedores.

El **Decreto N° 1092/10**, modificado por el 864/14, el 1187/09, y la **Resolución 224/14**, crean el registro de proveedores de moto vehículos, exigiéndoles la entrega de casco conjuntamente con el rodado comercializado, y la obligatoriedad del uso de chalecos y cascos con el dominio del vehículo impreso.

II. RECURSOS HUMANOS. EQUIPAMIENTO Y LOGISTICA.

II.A. Cuerpo de Inspectores de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires

En relación a los recursos humanos, de los dispositivos de control de tránsito, la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial, en la Provincia de Buenos Aires, cuenta con un Cuerpo de Inspectores de Tránsito, que depende de ella orgánica, funcional y administrativamente. Fue creado por la ya citada Resolución N° 1322/2011 del Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros, el 14 de diciembre de 2011.

La disposición 17/2011, de la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial designa a 15 agentes que forman parte del citado cuerpo.

Actualmente son 29 Inspectores en todo el territorio de la Provincia de Buenos Aires.

Y en detrimento de las acciones que debe llevar a cabo en tan vasto territorio, 9 Inspectores no cumplen funciones habituales, por carpeta médica, ART, o por reorganización y capacitación.

Asimismo 2 inspectores se encuentran realizando tareas administrativas propias del Cuerpo de Inspectores de Tránsito, y de gestión, a disposición del Director en la DPPSV.

Sólo el resto de los Inspectores 18 (dieciocho), cumplen tareas habituales en virtud de las órdenes de servicio emanadas del Director Provincial de la DPPSV, que se generan para participar de distintos operativos especiales, eventos, requerimientos de los municipios, u operativos del Cuerpo propiamente dichos.

Para el caso de no existir órdenes de servicio especiales, se disponen actualmente de la siguiente manera:

En RN 8 y RP 6 los lunes, miércoles y viernes de 10 a 13 hs; martes y jueves de 8 a 11 horas.

En RP 6 km 156 – Open Door, lunes martes jueves y viernes de 8 a 12 horas.

Vicente López, de lunes a viernes de 8 a 12 horas. AUBASA km 17 de lunes a viernes de 7 a 13 horas.

AUBASA peaje Hudson, de lunes a viernes de 7 a 13 horas.

En AUBASA km 40 a 45, ascendente y descendente, de lunes a viernes de 7 a 13 horas.

En Camino Centenario Ingreso a La Plata, de lunes a viernes de 8 a 12 horas.

Diagonal 74 y bajada AUBASA, de 7 a 13 horas. En RP 6 y RP 215 los lunes miércoles y viernes de 9 a 12 horas y en RP 226 y RP 74, Tandil de 7 a 13 horas.

En los lugares descriptos, se realizan controles generales, preventivos patrullaje, concientización y con equipos cinemómetros móviles y manuales.

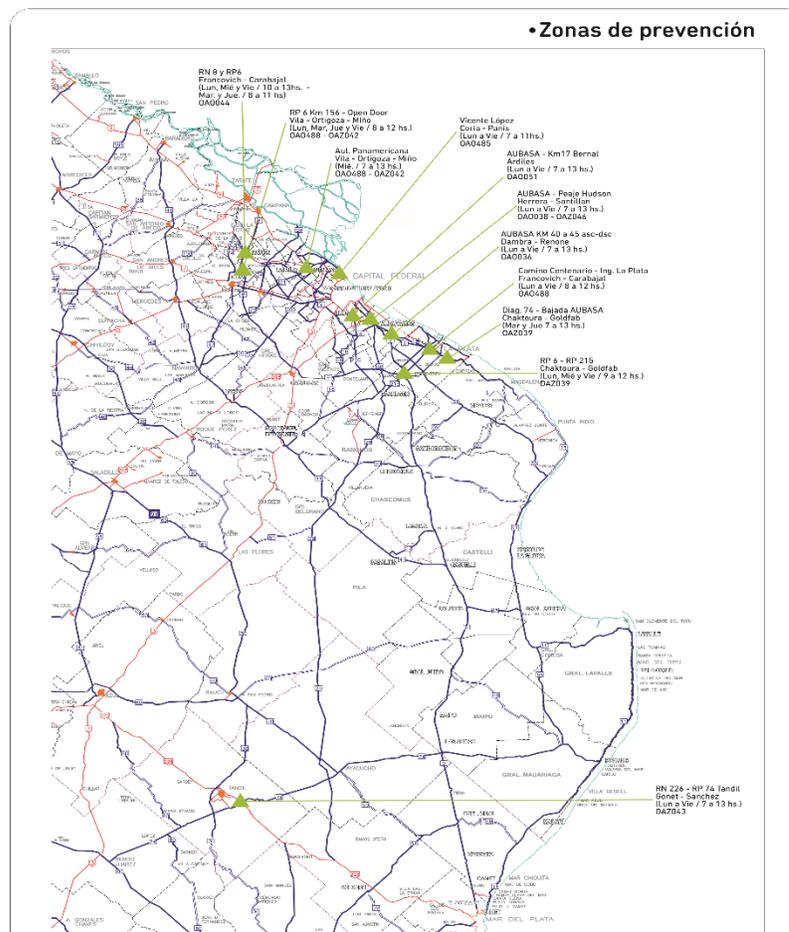
Se actúa en colaboración con fuerzas de seguridad locales y con policía de seguridad vial.

Si se observa el mapa, puede advertirse, que la Provincia de Buenos Aires, posee dimensiones que requieren de más personal dedicado a las tareas de control, y si bien los dispositivos de control de la Policía de Seguridad Vial, pueden realizar una cobertura más amplia, lo cierto es que es muy reducida la cantidad de personas dedicadas al control y que dependan de la DPPSV, lo cual dificulta la implementación de planes de acción en materia de control y concientización.

Resulta prudente pensar en la incorporación de capital humano que pueda intervenir en áreas de control y concientización, a fin de implementar acciones contundentes y significativas en todo el territorio de la Provincia de Buenos Aires.

Debe tratarse de personas que se encuentren debidamente capacitadas y resulten idóneos para el trabajo en corredores de gran flujo vehicular, o en tramos de puntos de “puntos negros”, o bien teniendo en cuenta la estacionalidad, eventos regionales o fechas específicas, en las que se espera un mayor caudal de movimiento vehicular en rutas, congestión, cuellos de botella, accesos, autopistas, autovías, y que requieren de más control y presencia preventiva, a fin de asegurar el cumplimiento de los fines.

Tabla 4 Mapa de lugares y días de Control



Fuente: elaboración propia.

II.A.1. Requisitos

Para ingresar al Cuerpo de Inspectores de Tránsito se requiere ser argentino nativo, por opción o naturalizado. Tener dieciocho años de edad y cincuenta como máximo, poseer título de educación secundaria o que reemplace en la estructura educativa vigente en el momento del ingreso para el personal administrativo, y para el resto del personal, acreditar los requisitos del puesto a cubrir. (Art. 7 resolución 1322/2011 y arts. 2 y 3 de la ley provincial 10430/1986, estatuto de la administración pública provincial).

Deberá estar capacitado, preparado y entrenado para el uso de tecnología y constatación de infracciones de tránsito, como así también en la normativa específica en la materia.

II.A.2. Objetivos y fines

Los objetivos del Cuerpo de Inspectores son: controlar, concientizar y educar a toda persona que circule por la vía pública en jurisdicción provincial, y municipal, en el marco de la ley de tránsito y su decreto reglamentario.

Asimismo, debe velar por la correcta conducción y disminución de siniestros de tránsito. (arts. 2 y 3 de la Resolución 1322/10).

II.A.3. Funciones

Su función es constatar infracciones de tránsito, operar instrumentos tecnológicos de medición de velocidades, alcoholímetros, básculas de pesaje de camiones, u otros elementos que le permitan cumplir con su función.

Además deben velar por el cumplimiento de las normas de tránsito vigentes en la Provincia de Buenos Aires participando de campañas de Seguridad Vial en todo el territorio provincial y/o municipal.

Podrá prestar colaboración con las autoridades de constatación u organismos que correspondan, en operativos de control en materia de tránsito y seguridad vial, que se realicen dentro del territorio de la Provincia de Buenos Aires. (Art. 4 de la Resolución 1322/10)

II.A.4. Formación. Capacitación

Los postulantes a integrar el Cuerpo de Inspectores de la Provincia de Buenos Aires, deben recibir una exhaustiva capacitación, con el Instituto de Seguridad y Educación Vial, en la Casa de la Provincia, en la Federación de Argentina de Entidades Empresarias de Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Vialidad, con la Policía de Seguridad Vial, con el Ente Verificador Técnico Vehicular

(VTV), con los Jueces de Faltas y Jueces Administrativos de Infracciones de Tránsito Provincial.

Además de realizar cursos de Operadores de cinemómetros móviles, de primeros auxilios, de manejo defensivo, en el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI); como así también de Operador de Alcohóímetros y Operador de Balanzas Móviles.

Cabe destacar que si bien, al ingresar al Cuerpo completan las capacitaciones indicadas, los inspectores manifiestan no encontrarse constantemente actualizados, salvo algunas jornadas de actualización esporádicas con los Jueces de su Jurisdicción. Situación que debe verse revertida y reforzar con constantes actualizaciones.

Sólo el 45% de los Inspectores, posee nivel de educación secundario completo, el resto posee primario completo, secundario incompleto, falta el legajo o no registra nivel de educación.

Asimismo, debe destacarse que las edades de los Inspectores, van desde los 21 y hasta los 60 años. Y la antigüedad máxima es de 6 años, y la mínima de un año en el ejercicio de sus funciones.

II.B. Equipamiento y logística.

Respecto del equipamiento necesario para el logro de sus funciones, el cuerpo cuenta con uniformes, entregados desde el mes de octubre 2016, los móviles se encuentran debidamente identificados (ploteados a fin de dar cuenta del organismo al que pertenecen).

Poseen elementos de señalización, formularios para registro de sus tareas, talonarios para el labrado de actas de infracción, e instrumentos de escritura, un contenedor en la autopista Buenos Aires – La Plata, a la altura del Peaje de Hudson (km 29) donde se ubica un radar, elementos de señalética, conos, sombrillas, sillas, etc, en insuficiente cantidad.

En relación a los elementos de seguridad para equipar móviles, que son de utilidad y necesarios para los fines y objetivos, se encuentra en trámite un expediente a fin de adquirir elementos varios (como balizas, conos, cintas de seguridad, señalética, bastones lumínicos, linternas, sombrillas, sirenas, entre otros elementos), ya les fueron entregados los matafuegos, con sus cargas vigentes.

Al finalizar este informe se encuentran emitidas las órdenes de compra, para la adquisición del equipamiento de los vehículos con los elementos de seguridad que antes se detallaran.

II.B.1 Vehículos.

Respecto de los vehículos, se trata de catorce (14) camionetas Kangoo, nueve (9) Saveiro y una (1) Sprinter.

El Cuerpo de Inspectores de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires, cuenta con once (11) vehículos en funciones de control y fiscalización.

Tres (3) vehículos se encuentran operativos a disposición del Director en la DPPSV.

Y diez (10) móviles se encuentran por razones operativas, a disposición de otras oficinas dependientes del Ministerio de Gobierno.

Como ya he manifestado, recientemente se ha procedido al ploteo de los vehículos, que se encuentran debidamente identificados en relación a la dependencia a la cual representan.

Asimismo, en el mes de julio y agosto del corriente año, se efectuó un relevamiento de los vehículos que están bajo la guarda de la DPPSV, por parte de la Subsecretaría de Automotores que depende del Ministerio de Gobierno, a fin de realizar reparaciones menores y tareas de mantenimiento, como así también efectuar pedidos específicos para el correcto mantenimiento en buen estado, de las unidades que son necesarias para la realización de los fines de la Dirección.

Los vehículos están a cargo de un agente, que es responsable del buen uso, conservación, estacionamiento y limpieza.

No poseen GPS, ni monitoreo, y la carga de combustible o cambio de aceites es efectuado mediante tarjeta "COPRES", (cuyo uso se encuentra reglamentado por el Decreto 2918 del 01/03/05).

Resultaría de utilidad poseer una ficha de programación para el mantenimiento de los vehículos, donde consten los datos del mismo, los controles que se realicen, las fechas en las que deban hacerse los servicios de rutina, datos relativos a la documentación, como VTV, vigencia de seguros, etc.

También debe evaluarse la posibilidad de colocar en los móviles, tecnología GPS, a fin de poder controlar la efectiva realización de las tareas en tiempo y forma.

Tabla 5 Operativo Camino Centenario – Acceso ciudad de La Plata – Policía Local



Fuente: Propia.

II.B.2. Alcoholímetros.

El personal no cuenta con alcoholímetros debidamente homologados y con las autorizaciones oficiales, para realizar controles de alcoholemia, se encuentra pendiente un trámite de compra de 165 alcoholímetros y boquillas descartables.

A la finalización de éste informe se encuentra emitida la orden de compra. Estimándose la entrega de los mismos para el mes de diciembre. Atento que los aparatos se entregarán a los municipios y a los inspectores de la DPPSV, debe instrumentarse su entrega, de manera de llevar un registro de las fechas de calibración a fin de evitar que ocurra el vencimiento de las validaciones, y estableciendo responsables del buen uso y cuidado de los mismos. Asimismo trazar un plan de acciones para el control de alcoholemia, que permita la previa y adecuada difusión de las políticas que se implementarán, la implementación propiamente dicha y la correcta selección y digitalización de la información

resultante, a fin de poder realizar la evaluación de los resultados, y establecer acciones de mejora de los mismos.

II.B.3. Balanzas para pesaje de camiones.

Si bien la DPPSV cuenta con cuatro balanzas móviles para el pesaje de camiones de carga, las mismas poseen vencidas las revisiones periódicas correspondientes, razón por la cual no pueden realizarse controles de pesaje de camiones.

Sin embargo, se encuentra en curso el expediente N° 22103-12650/16, por el que tramita la solicitud de contratación para la calibración de las básculas, encontrándose dicho expediente al finalizar este informe, con orden de compra emitida y las balanzas serán entregadas en condiciones de ser usadas (con las validaciones de INTI) durante el mes de diciembre, según me fue informado por el proveedor del servicio.

También aquí se deberá planificar, teniendo en consideración las vías más transitadas por los vehículos de carga, los cuellos de botella, las épocas de alta temporada de transporte de determinadas cargas, etc. Siempre teniendo en cuenta de sistematizar los resultados, mediante una buena recolección de datos previamente seleccionados, a fin de ser utilizados por el Observatorio de la DPPSV.

II.B.4. Comunicación, y equipo fotográfico.

El cuerpo de inspectores de tránsito, no cuenta con un sistema de comunicación, necesario para el cumplimiento de las funciones, ni con equipos fotográficos.

II.B.5. Cinemómetros.

En el año 2007 la Provincia adquiere 140 equipos fijos que son instalados durante 2007/2008 y 40 equipos móviles. En el año 2008 la Provincia de Buenos Aries contrata a la Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones

de Tránsito de la República Argentina (CECAITRA), para el mantenimiento de los mismos. En el año 2011 se vuelven a adquirir cinemómetros (20 equipos fijos y 30 móviles).

CECAITRA realiza en la actualidad el mantenimiento de los cinemómetros adquiridos por la Provincia de Buenos Aires, para el control de velocidades en autovías, autopistas, semiautopistas, rutas y caminos provinciales y nacionales en el territorio de la provincia.

El servicio de mantenimiento se realiza en cumplimiento de normas de calidad y normas de metrología.

Asimismo, realiza el retiro de las memorias de los equipos de acuerdo a los protocolos aprobados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

Realiza también el descryptado, edición, adecuación de la información y genera base de datos para ser entregado al Sistema de Administración Central de Infracciones de Tránsito (SACIT), para su posterior procesamiento.

Asimismo CECAITRA posee un sistema de trazabilidad del equipamiento para que las autoridades puedan consultar en todo momento, estado de equipos, tareas que se realizan sobre los mismos, protocolos de memorias, etc. Sin embargo, no tuvo acceso a dicha base de datos.

El servicio también incluye la capacitación para personal en manejo de equipos móviles.

La Resolución 7430/10 dictada el 02/09/10, de la Secretaría de Comercio de la Nación, habilita a CECAITRA como ente reparador e instalador de equipos cinemómetros de acuerdo a la Ley Nacional de Metrología N° 19.511.

Asimismo, el ente se encuentra debidamente inscripto en el Registro de Proveedores de Tecnología para control de infracciones de tránsito dependiente de la DPPSV.

El servicio que presta CECAITRA incluye infraestructura tecnológica y edilicia adecuada. Un edificio para logística y reparación, y otro para centro de cómputos, allí trabajan aproximadamente 50 personas. Entrega mensualmente un informe a la DPPSV, sobre reparaciones, fallas de funcionamiento de equipos, y otros datos de interés. Cuenta con un sistema de precintos que registran la realización de las tareas de mantenimiento. Los 14 vehículos afectados a las tareas del servicio brindado, cuentan con sistema de seguimiento satelital, equipo de desmalezamiento, comunicación por Handy portátil, equipo fotográfico, generador eléctrico, equipo lumínico, con señales para trabajo en ruta, conos, cartelería y

sistemas de elevación (escaleras extensibles), soldadoras, cortadoras de pavimento etc.

Como podrá verse en la Tabla 1⁵, la publicación que hace en su página web el Ministerio de Gobierno (27 cinemómetros fijos), no guarda relación con los datos que observé, en los informes del proveedor de los servicios aquí descriptos. Resultaría de utilidad la correcta publicidad de la ubicación, de todos los cinemómetros que se ubican en las distintas rutas, autopistas, autovías y caminos de la Provincia de Buenos Aires, y en los municipios. También podría trabajarse en la colocación de nuevos puntos de control.

III. PROCEDIMIENTOS INTERNOS

III.A. Inconsistencias en la forma.

De la información relevada, se advierte la inexistencia de procedimientos internos formales, que indiquen la descripción de las actividades que debe realizar el Cuerpo de Inspectores de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires, a fin de cumplir con su función y perseguir la obtención de sus objetivos.

La utilización de protocolos, podría ser beneficiosa, en virtud de tratarse de documentos que describen objetivos, diseño, metodología y otras consideraciones que deben ser tenidas en cuenta para la implementación de políticas.

Lo mismo ocurre con la posibilidad de incorporar manuales de procedimiento, donde se describen las actividades que deben seguirse, en la realización de funciones de unidades de trabajo.

Tampoco se observa control, en cuanto el cumplimiento de horarios estipulados.

No hay indicación formal sobre detalles de su intervención en el sistema de seguridad vial (que debe hacer y cómo hacerlo), ni de cuáles son sus responsabilidades, lo que incide en la vulnerabilidad de los esfuerzos. No se registra un correcto desarrollo de las actividades, ni evaluación de las mismas, ni control interno.

⁵ De la página 14. Ubicación de cinemómetros.

No poseen formularios, planillas, autorizaciones, y todo otro documento que le permita registrar y desarrollar sus funciones.

Respecto de éste punto, debe tenerse en cuenta que el conocimiento de la actividad que deben desarrollar, les permitirá la posterior evaluación y análisis del trabajo realizado, pudiendo proponer mejoras al sistema y mejoras en la obtención de los resultados.

III.B. Aspectos fácticos.

A pesar de la debilidad mencionada, y de las entrevistas con alguno de los Inspectores, puedo describir, que los mismos poseen al menos tres (3) elementos que indican la manera en que desarrollan su función, la orden de servicio, el formulario único de operativo vial y el informe de participación en evento determinado, que tiene una estructura un poco más extensa y exhaustiva respecto de lo sucedido a lo largo de la/s jornada/s de participación.

Los dos informes mencionados, se archivan en formato papel en una carpeta, y no se digitaliza información alguna. No hay sistematización de los resultados obtenidos, como tampoco se utiliza la información de manera estadística. Salvo cuando de los controles se registren infracciones, ya que el labrado de actas, se incorporan al Sistema de Administración Centralizada de Infracciones de Tránsito (SACIT).

La Policía de Seguridad Vial, emite una orden de servicio mensual, de donde surgen sus puestos de control. Y la DPPSV, presta apoyo en dichos puestos fijos.

En otras ocasiones, y a solicitud de los municipios, se presta apoyo en accesos de localidades. Ya se realizó antes de ahora la descripción de los sitios que ocupan, de manera regular.

Sin perjuicio de ello, pueden acudir ante la ocurrencia de sucesos viales particulares, que fueran cercanos a su ubicación preestablecida. Pero su actividad no corresponde al trazado de plan alguno.

En la etapa de relevamiento y estudio, se puso especial énfasis en dotar a la DPPSV, de todo el equipamiento que se requiere para la realización de cualquier planificación, que en materia de control de tránsito, es necesaria. También se trabajó arduamente en las relaciones con los municipios, firmando convenios de implementación de acciones conjuntas.

Por ello, si bien se encuentran debilidades en la planificación y trabajo de datos, se encuentran fortalezas en la dotación de equipamiento y en el punto relativo a los convenios que se verá más adelante.⁶

Estimo que al finalizar éste año, la Dirección, podrá contar con todos los elementos necesarios, para poder realizar una planificación integral, fijando metas específicas, estableciendo responsables y tiempos de acción, tendientes al cumplimiento de su misión, de reducir la siniestralidad vial.

En los operativos por evento específico, se interviene a solicitud de las autoridades encargadas de la organización del mismo.

A modo de ejemplo, en virtud de la competencia internacional de motos y cuatriciclos, denominada Enduro (modalidad de competencia), que se realiza en el circuito de Moto Cross municipal de Villa Gesell, la Secretaría de Seguridad del Municipio de Villa Gesell, procedió a solicitar al Director Provincial de la DPPSV el servicio de control y fiscalización del tránsito sobre la Ruta 11 Km 408, en coordinación y colaboración con la Superintendencia de Policía de Seguridad Vial durante los días 19, 20 y 21 de febrero de 2016.

III.B.1 Orden de Servicio.

Consiste en un documento escrito que contiene: el título “orden de servicio”, la fecha de la orden, y mediante la cual se le notifica a los Inspectores con nombre, apellido legajo y DNI, que deben participar en determinado operativo o evento, indicando el horario del cumplimiento de sus funciones.

También se indica el móvil que utilizarán, y observaciones particulares, como puede ser el lugar y hora de encuentro, el nombre del encargado del operativo, como la indicación de ponerse a disposición del mismo, e informar cantidad de actas y vehículos secuestrados o demorados, obtención de fotos y lo que crean oportuno informar.

El documento contiene en lo posible la firma del Director Provincial, o en su defecto la del personal del Cuerpo que realiza tareas administrativas; también la firma de los Inspectores notificados, en caso que se los notifique personalmente, o bien dejar constancia la forma en la que se emitió la comunicación.

⁶ Véase punto V. Convenios y SACIT.

La orden de servicio, si bien resulta ser un documento administrativo de cierto valor, podría complementarse con un trabajo previo de programación, que incluya evaluar los lugares donde se realizan los controles, atendiendo la georreferencia de los siniestros viales, donde se profundiza la problemática de la inseguridad vial, los corredores de intensa circulación, y tener en cuenta los calendarios de eventos regionales para poder participar de manera preventiva o en colaboración al ordenamiento del tránsito.

También realizar una selección de horarios posibles para el cumplimiento de las tareas de control, evaluando la posibilidad de efectuar variaciones en ese aspecto.

Resultaría interesante evaluar la posibilidad de trazar un plan provincial de control, que incluya la colaboración de los municipios, de las fuerzas de seguridad módulos de control, lugares y etapas de implementación, seguimientos de resultados y monitoreo de consecuencias.

III.B.2 Formulario único de operativo vial.

Para toda participación de Inspectores en operativos viales se completa un formulario bajo el título “formulario único de operativo vial”, que posee los siguientes datos: fecha, ubicación del operativo, cantidad de agentes y móviles, elementos utilizados y fuerzas participantes.

A continuación un espacio para realizar una descripción, observaciones, infracciones labradas y retenciones realizadas. Y como cierre del diagrama del formulario, un acta de inicio y otra de clausura del operativo vial, con indicación de la fecha, hora, firma, aclaración de firma, DNI y legajo del Agente encargado.

Como expresaba previamente, sería de mucha utilidad, la sistematización y normalización de planillas para ser completadas durante el operativo, y así realizar una recolección de datos previamente seleccionados, que puedan nutrir una base digital sencilla.

Ello puede permitir la posterior evaluación de cumplimiento de lo programado, los efectos del control habitual en determinadas áreas, que refleje la evolución o no de los cambios conductuales.

Por otro lado, puede ser de utilidad para evaluar las tareas realizadas por los Inspectores durante el operativo de control.

Las planillas pueden tener el aspecto de la que se observa en la siguiente tabla, o contener otros datos, como ser origen y destino, sexo, edad, o franja etaria, también si se trata de operativos de alcoholemia registrar ese dato, pudiendo diseñar una planilla o agregar un dato con el fin de recolectar la información que resulte de interés.

Tabla 6 - PLANILLAS PARA OPERATIVO DE CONTROL

PLANILLA PARA OPERATIVO DE CONTROL GENERAL								
LUGAR: RUTA 2 KM 92. PEAJE SAMBOROMBON				AGENTES: BALIÑA-CASTRONUEVO				
FECHA: 07-11-16				MOVIL: OBZ033				
HORA: 08 A 12 HS				APOYO: PSV				
	HORA	DOMINIO	TIPO DE VEHÍCULO	TITULAR	LICENCIA	ACTA	MOTIVO	OBSERVACIONES
1								
2								
Totales		Controlados:		Infraccionados:		Licencia Retenidas:		Vehículos secuestrados:

Fuente: elaboración propia

III.B.3. Informe de participación en evento determinado.

Contiene lugar y fecha, y es dirigido al Director Provincial de la DPPSV. Se le coloca número y año y se hace referencia al informe con el nombre del evento, en el que se participó.

A continuación se describe una introducción, donde consta quien realiza el pedido, lugar, fecha y nombre del evento a realizarse y autorizaciones pertinentes.

Fechas de realización, recursos asignados, horarios de trabajo, objetivos a cubrir, tareas realizadas (como por ejemplo, ordenamiento del tránsito, fiscalización de circulación por banquina, estacionamiento en zona de ingresos o riesgo, fiscalización de puerta de egreso de emergencias, ordenamiento de transporte público, asistencia y sanción).

Actas de infracción, indicando fecha, retenciones, y motivos de las faltas, como así también cualquier observación de que el Inspector crea conveniente dejar constancia.

Dicho informe contiene también un resumen, y consejos para próximas ediciones del evento. Sin embargo, toda esa información que puede resultar de interés, a los fines de posteriores evaluaciones, y mejora de la tarea, no se digitaliza, y se conserva en formato papel archivada, sin evaluación por área administrativa alguna.

IV. CALENDARIO DE CONTROLES DE TRÁNSITO PROVINCIAL ACTUAL

De la información relevada, y más allá de los datos aportados no se encuentra vigente un calendario de controles de tránsito provincial actual. Al ser requerido a los Inspectores, que cumplen funciones administrativas, y a los funcionarios del área, los mismos desconocen su existencia, más allá de los habituales pedidos para la participación de eventos, o el operativo sol en época estival.

V. CONVENIOS. SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN CENTRALIZADA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO (SACIT)

Entre los convenios que la DPPSV mantiene con diversas instituciones relativas a los controles de tránsito, los mismos se encuentran dispersos, no existiendo un área de registro de los mismos. De todas maneras me han referido la existencia de acuerdos con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y con Gendarmería Nacional Argentina, sin embargo a pesar de la minuciosa búsqueda realizada, no he podido obtener ejemplares para analizar su contenido.

Sin embargo, sí pude analizar los convenios que la DPPSV, ha firmado con varios los municipios, y donde pude ver la gran fortaleza de las acciones.

Al comienzo de éste trabajo se encontraban suscriptos alrededor de 50 convenios.

A la fecha se duplicó ese número de convenios firmados, llegando a los 97 municipios con convenio suscrito.

V.A. Objetivos.

En dichos convenios ambas partes (municipio y DPPSV), expresan su voluntad por mejorar canales de comunicación, trabajo y coordinación interinstitucional a fin de implementar acciones en materia de Seguridad Vial.

Se acuerda desarrollar y aplicar en forma conjunta y coordinada políticas tendientes a contrarrestar y disminuir los índices de siniestralidad y mortalidad en el tránsito en cada Municipio.

V.B. Acciones.

El Proyecto Integral de Seguridad Vial que acuerdan llevar adelante, incluye planes adecuados, difusión masiva del plan, concientización a los ciudadanos, controles eficientes y sanciones efectivas.

V.B.1. Educación.

El Plan de Educación Vial en municipios, incluye:

1. Capacitación a funcionarios municipales de control de tránsito y transporte; agentes municipales encargados de impartir educación vial; agentes municipales que intervengan en las distintas etapas que comprende la emisión o renovación de licencias de conducir y todos aquellas personas que de común acuerdo se considere conveniente capacitar dentro de los planes dirigidos a la seguridad vial.
2. Conductores de vehículos particulares, de carga o de transporte de pasajeros que deban obtener su primera Licencia de Conducir o que debido a sanciones impuestas por los Tribunales correspondientes deban concurrir a nuevos cursos de concientización y conocimiento sobre normas de tránsito y comportamiento en la vía pública.

3. Maestros de Escuelas Primarias y Secundarias que actuarán como capacitadores de los alumnos de los distintos niveles educativos del Municipio.

V.B.2. Difusión y Concientización.

El Plan de difusión y concientización ciudadana comprende:

Su puesta en marcha antes de comenzar con la aplicación efectiva de las infracciones de tránsito, para que toda la ciudadanía conozca previamente los alcances del plan, las normas vigentes y fundamentalmente las sanciones que recaerán sobre ellos por el incumplimiento de las normas de tránsito.

V.B.3. Observatorio.

Será desarrollado como un ámbito académico para analizar y monitorear el avance del plan y sugerir a los municipios las medidas correctivas que se consideren necesarias y planificar adecuadamente las tareas a realizar durante la vigencia del plan propuesto.

En ese marco resultará fundamental el Relevamiento de Puntos Negros y / o zonas conflictivas mediante personal especialmente capacitado en seguridad vial, para que los controles se realicen en lugares donde la efectividad de su uso producirá los resultados esperados en materia de disminución de accidentología.

Con la finalidad de llevar a cabo la instalación, e implementación y puesta en funcionamiento de los equipos cinemómetros para la constatación de faltas, sus calibraciones y homologaciones, su mantenimiento preventivo y correctivo y sus actualizaciones tecnológicas periódicas, el Ministerio de Gobierno, ha suscripto un acuerdo con la UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL, al cual adhieren los municipios.

V.B.4. Controles.

En materia de controles:

Los municipios, adquirirá la tecnología que resulte apropiada a tales fines, siempre de conformidad con los lineamientos establecidos en la Ley N° 13.927 y su Decreto N° 532/09.

En ese marco, y mediante convenio que el Ministerio de Gobierno posee con el Ministerio de Economía y Provincia Leasing SA, se procura establecer un mecanismo que facilite a los municipios la adquisición de equipamiento tecnológico más apropiado a los fines de modernizar equipos de que se dispone actualmente.

Las acciones en éste sentido, estarán dirigidas a la incorporación de cinemómetros fijos y / ó móviles, equipamiento tipo Observatorio Móvil con conectividad con los Cinemómetros Móviles para detención de infractores a la vera del camino y labrado y notificación del Acta de Infracción, equipos de control de violación de Semáforos en Rojo o invasión de senda peatonal, gabinetes para rotación semáforos, alcoholímetros, equipos de verificación de invasión de carriles exclusivos, mal estacionamiento, de carga y descarga fuera de horario / lugar permitido, etc.

V.B.5. Sanciones. SACIT.

Con respecto a las sanciones, los municipios adhieren al Sistema único de Administración de Infracciones de Tránsito (SACIT) previsto en el art. 33 de la Ley 13.927, que consiste en una moderna y eficiente herramienta informática, para la cobranza, procesamiento, gestión y seguimiento de infracciones que se detectan en rutas nacionales o provinciales, caminos, autopistas y semiautopistas, incluso las que atraviesan el ejido urbano, de jurisdicción provincial.

Los municipios se comprometen a brindar a la DPPSV, toda información que considere necesaria a los fines de la puesta en marcha del Proyecto.

VI. RESUMEN.

En este informe, además de verse el reflejo de las tareas planificadas en el proyecto de estudio y abordadas en estos primeros meses de trabajo, realizaré un análisis de las debilidades detectadas y las fortalezas bien marcadas que surgieron a lo largo del abordaje teórico-práctico.

En cuanto al análisis teórico, resultaría apropiada la tarea de definir un Plan Provincial de Control, que establezca etapas de implementación, responsables de las mismas y monitoreo de resultados. Se podría contar con un calendario de controles de tránsito provincial, basado en el Calendario de Seguridad Vial que dispone el Decreto 418/16⁷, y articular con ello las tareas de concientización aprovechando la gran cantidad de eventos regionales, que siempre tienen la misión de comunicar cultura.

Respecto de la actividad interna, de la DPPSV, sería de utilidad contar con un manual de procedimientos o protocolo de actuación, a fin de servir para homogeneizar los esfuerzos de quienes cumplen con la tarea de llevar a cabo el control del tránsito, con tan amplia responsabilidad.

Asimismo, implementar elementos de registración de tareas que puedan servir, no sólo para evaluar los resultados del trabajo realizado por los agentes, sino también para medir el impacto que las tareas de fiscalización, generan en la sociedad.

La necesidad de contar con más recursos humanos, que puedan hacer más visible la tarea que se les encomienda al Cuerpo de Inspectores de Tránsito, podría verse plasmado, de manera próxima atento que, la DPPSV se encuentra trabajando en la inminente apertura de 18 Nuevos Centros Regionales de Impresión de Licencias de Conducir Provinciales, en todo el territorio de la Provincia de Buenos Aires. Resultando, esto último, una ocasión oportuna para sortear dicha dificultad.

Así también se debe contar con el equipamiento adecuado para la realización de controles de tránsito, como los uniformes para los inspectores, vehículos en estado de mantenimiento aceptable, y debidamente identificados, con sistemas de monitoreo de móviles mediante sistema GPS, alcoholímetros, balanzas calibradas, elementos de seguridad, señalética, equipos de comunicación, etc. Como así también un plan de mantenimiento de todos esos recursos.

Cabe destacar al respecto, la necesidad de establecer mecanismos que otorguen celeridad a la tramitación de compras y contratación de servicios.

Por otro lado, se debe tener en cuenta que es fundamental trabajar en coordinación, con un Observatorio Vial Provincial, fortaleciendo la actividad estadística, y con fuerzas de seguridad e instituciones públicas o privadas, que tengan relación con la formación de conciencia social sobre Seguridad Vial, como

⁷ Véase punto I.B.9. Normativa complementaria. Pág. 23.

así también brindar capacitación y actualización constante a los Inspectores encargados del control.

Respecto de la información se requiere la adecuada publicidad de los cinemómetros fijos que se encuentran diseminados en la extensión del territorio provincial.

Por último, debe destacarse el compromiso mutuo de los municipios que han suscripto los convenios y de la DPPSV, que ha gestionado el acercamiento interinstitucional, a fin de brindar colaboración y trabajo conjunto en pos de la seguridad vial, y de realizar acciones tendientes a mejorar la calidad del uso de las vías de circulación de vehículos.

El fortalecimiento interinstitucional, la mejora en la capacidad de gestión de los dispositivos de control de tránsito, la utilización de planes concretos y el correcto aprovechamiento de los recursos disponibles, contribuirán de manera eficaz a un sistema vial más seguro para quienes habitamos el territorio de la Provincia de Buenos Aires.

Herminda Adriana Baliña