PROVINCIA DE BUENOS AIRES

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

FORTALECIMIENTO DE ÁREAS MUNICIPALES EN EL EJE DE CONTROL DE TRANSITO EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

INFORME FINAL

AGOSTO 2017

Preparado para el CFI por

Abogada HERMINDA ADRIANA BALIÑA

ÍNDICE

Pág.

I. RESUMEN……..…….……. 4

II. INTRODUCCIÓN…….……... 4

II.A. Análisis demográfico……..……. 6

II.B. Datos estadísticos……..……. 6

II.C. ¿Porque incumplimos la ley? ……..……. 8

III. CONVENIO MARCO...…….……. 9

III.A. Cobertura espacial……10

III.B. Objetivos……..…….12

III.C. Acciones…… 12

III.C.1 Educación….……..... 12

III.C.2 Difusión y concientización…….13

III.C.3 Observatorio……... 13

III.C.4 Controles……..14

III.C.5 Sanciones. SACIT…..……... 14

IV. DISPOSITIVOS DE CONTROL…… 15

IV.A. Control en Municipios…… 15

IV.B. Recaudos. Elección del lugar y señalización……..15

IV.C. Personal y medios afectados al control……17

IV.D. Insumos y equipos para control…….. ……17

IV.E. Capacitación de recursos humanos abocados a tareas de control……. 18

IV.F. Manual de procedimientos para controles de velocidad. Disposición 1/17 …19

V. SISTEMAS AUTOMÁTICOS Y SEMIAUTOMÁTICOS DE CONSTATACIÓN DE INFRACCIONES……21

V.A. La OMS……21

V.B. Ley Nacional de Metrología Legal 19.511/72..……..24

V.C. Normativa Provincial…..…….24
V.D. Validez de las mediciones. Verificación periódica de equipos……..25
V.A. Radares en la Provincia de Buenos Aires y en los municipios…..……26
VI. FORTALEZAS Y DEBILIDADES. PROPUESTAS…….29
VI.A. Convenios Marco……..30
VI.B. Dispositivos de Control……32
VI.C. Sistemas automáticos y semiautomáticos de constatación de infracciones..32
ANEXO I …… 34

I. RESUMEN

El presente estudio sobre “El fortalecimiento de las áreas municipales en el eje de control de tránsito”, tiene como objeto conocer los procedimientos de trabajo de articulación de la Provincia de Buenos con los municipios y con las áreas locales de control del tránsito y realizar un análisis de las formas de vinculación y gestión de recursos. Para ello, se realiza una exposición y análisis de los instrumentos legales, que sostienen formalmente las relaciones, haciendo especial foco en la ejecutoriedad los mismos.

El área de trabajo es la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial, de la Subsecretaría de Coordinación Gubernamental, dentro del Ministerio de Gobierno. Siendo el destinatario del estudio el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

La línea de la labor realizada, permite a partir del conocimiento y estudio de los convenios que la Provincia de Buenos Aires suscribió con los municipios que la componen, identificar las diferencias demográficas, los procedimientos para fortalecer las áreas de control local, los objetivos de establecer lazos legales, ejecutoriedad de los convenios y alcance espacial, ya sea con recursos materiales, humanos, normativa, capacitaciones, controles de velocidad y otras formas de articulación.

El estudio concluye con un análisis que da cuenta de las dificultades que se advierten, sus posibles causas, desarrollando sugerencias o recomendaciones que puedan ser de utilidad para el mejoramiento de eje “control” en el ámbito local de la Provincia de Buenos Aries.

II. INTRODUCCION

La alta urbanización, y el crecimiento poblacional y productivo de las ciudades durante la última década, interpelan a los gobiernos locales hacia la búsqueda de soluciones más eficientes para los problemas de la movilidad urbana e interurbana.

Ante el alto grado de motorización, se enfrentan hoy a innumerables problemas relacionados con el tránsito y con el transporte.

Estas circunstancias conducen a la búsqueda de mejoras en los sistemas de gestión municipal sobre la movilidad y una mayor concientización sobre la seguridad vial.

En algunas ciudades, el automóvil particular y el ciclomotor constituyen los principales medios de desplazamiento, incluso para mínimas distancias, circulando a altas velocidades y compartiendo calzada -muchas veces deteriorada o de tierra- con peatones, con carros y bicicletas. Sin embargo, cuando se planifican y ejecutan políticas urbanas y viales no siempre se tienen en cuenta las especificidades de cada lugar.

Los modos de desplazamientos y el tipo de transporte asociado a ellas difieren de una ciudad vinculada a la ganadería respecto de otra focalizada en la producción industrial o al turismo.

Los diferentes tipos de ciudades requieren soluciones particulares, acordes con las necesidades de sus habitantes. En las ciudades de tamaño medio existe menos congestión que en las grandes, pero se producen diversos conflictos de relevancia, tal como el tránsito de camiones, de maquinarias y de tractores de gran porte, que inciden de manera directa en aquellas transiciones entre lo rural y lo urbano.

También en las localizaciones urbanas de reducida población, aisladas o alejadas de las mega ciudades, los usuarios no suelen cumplimentar las normas reglamentarias (no usan cinturón ni casco de seguridad, los ciclistas y peatones circulan en zigzag, se utilizan las calzadas cómo ámbito de encuentro social) y no existen profundas acciones por parte del gobierno local en cuanto al tratamiento de la infraestructura vial o contralor de la circulación.

Por otro lado, el fácil acceso a la compra de un ciclomotor ha generalizado su circulación en la ciudad, con casos de traslados -por ejemplo- de familias enteras desde zonas alejadas hasta el centro de la ciudad, ignorando la obligatoriedad del uso de casco. Su agilidad en el recorrido, la facilidad de estacionamiento y su bajo consumo impulsaron la masificación de su uso. Los municipios no ha ejercido aún un estricto control sobre la forma en que son utilizados: mayormente circulan sin licencia y sin casco, por ejemplo. Dado su crecimiento exponencial, deberán implementarse políticas activas para su regulación y fiscalización.

Desde la gestión municipal debe realizarse un monitoreo constante de la siniestralidad, mapear su localización, identificar sus características y sus causas, y tomar inmediatamente medidas correctivas para revertir tal situación.

II. A. Análisis demográfico.

La provincia de Buenos Aires, y sus 135 municipios, poseen una densidad poblacional muy distinta, comparando el interior provincial, y la denominada región metropolitana, conformada por 24 partidos[1].

Para tener una visión clara de la diversidad demográfica, consideremos el Partido de Lanús, posee 459.263 habitantes de acuerdo al censo 2010, y una superficie de 48,4 km2, de ello resulta que su densidad poblacional es de 9.498,7 habitantes por cada km2.

En cambio el Partido de Pila, ubicado en el interior provincial con 3.640 habitantes, y una superficie de 3.453 km2, posee una densidad poblacional de 1,1 habitantes por km2.

Entre estos dos extremos, la provincia posee un amplio abanico de realidades, localidades que no poseen transporte urbano, y localidades que poseen sistemas de carriles exclusivos para el transporte público (metrobus).

Esa diversidad implica diferentes culturas, y diferentes formas de usar la vía pública, distintas normativas y distintas problemáticas.

Al momento de implementar políticas públicas destinadas al control, desde la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial (DPPSV), que incluya los 135 municipios, resulta ineludible tener en cuenta esa característica provincial, de la diversidad.

Por eso, si bien es importante la firma de acuerdos de asistencia, comunes en todo el territorio, los actores gubernamentales de cada jurisdicción, cumplen un papel fundamental en la ejecutoriedad de los mismos.

Dado que la provincia de Buenos Aires sufre cientos de muertes y lesiones al año por temas de tránsito, con los costos que implica, se impone la necesidad de tratar esta cuestión también desde la perspectiva de una política de salud pública preventiva.

II. B. Datos estadísticos.

[1] Observar la tabla de Anexo I. Fuente Dirección Provincial de Estadísticas. Buenos Aires.

Respecto de la siniestralidad vial, la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial, se nutre de la información del Ministerio de Seguridad[2] (por ser la autoridad de aplicación de la ley de tránsito), con un sistema inestable e incompleto pero el único que sistematiza datos oficiales a nivel provincial.

La Tabla N° 1, indica los datos del año 2016 sobre siniestralidad vial para totales de la Provincia de Buenos Aires, por lugar de ocurrencia, diferenciando los hechos en ruta, autopista y ciudad, indicando cantidades de hechos, víctimas fatales y lesionadas.

Resulta inquietante la manera en que se destaca la problemática, cuando los siniestros viales ocurren dentro del territorio de los municipios, por su cantidad y gravedad, con graves consecuencias sobre la vida y la salud de las personas.

El Sistema de Registro de Accidentes de Tránsito – SRA, recolecta y registra datos por medio de la Policía de Seguridad Vial dependiente del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires.

En tal sentido debe tenerse en cuenta que debido a la metodología empleada por el referido organismo, el registro contiene datos que corresponden exclusivamente a siniestros con víctimas, notificando la condición de las víctimas al momento de ocurrencia del hecho.

Por otro lado, suceden menos siniestros viales en las rutas provinciales, sin embargo, las consecuencias son más graves, con un alto porcentaje de víctimas fatales. Ello debido a las velocidades máximas permitidas, lo que provoca consecuencias irreparables.

Tabla 1

DATOS ANUALES REGISTRADOS PARA EL TOTAL DE LA PCIA. DE BUENOS AIRES AÑO 2016				
LUGAR DE OCURRENCIA	**HECHOS**	**VICTIMAS**	**LESIONADOS**	**FALLECIDOS**
EN RUTA	871	2306	1948	358
EN AUTOPISTA	374	733	682	51
EN CIUDAD	6427	9296	9200	96
TOTAL PCIA DE BS.AS.	**7672**	**12335**	**11830**	**505**

Fuente: Elaboración Unidad del Observatorio y Estadísticas en Seguridad Vial, a partir de datos relevados por el Sistema de Registro de Accidentes de Tránsito dependiente del Ministerio de Seguridad de la Pcia. De Bs.As.

[2] Unidad del Observatorio y Estadísticas en Seguridad Vial.

La tabla 2, indica los datos totales para la provincia de Buenos Aires, año 2016 de acuerdo al nivel de las lesiones recibidas por las víctimas.

Tabla 2

VICTIMAS ANUALES REGISTRADAS EN EL LUGAR DEL HECHO PARA EL TOTAL DE LA PCIA. DE BS.AS. DISCRIMINADAS POR NIVEL DE LESION AÑO 2016	
NIVEL DE LESION	CANTIDAD
FALLECIDOS	505
LEVES	10686
GRAVES	1144
TOTAL PCIA BS AS.	**12335**

Fuente: Elaboración Unidad del Observatorio y Estadísticas en Seguridad Vial, a partir de datos relevados por el Sistema de Registro de Accidentes de Tránsito dependiente del Ministerio de Seguridad de la Pcia. De Bs.As.

El Ministerio de Salud, complementa esa información, e informa para el año 2016 un total de 1.508 defunciones en hospitales por siniestros de tránsito[3].

En el decenio de acción para la seguridad vial (2011-2020), declarado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, resulta imperioso trabajar en colaboración con las áreas locales, en el seguimiento de planes de acción, y elaboración de informes, a fin de obtener un diagnóstico exhaustivo sobre la situación de seguridad vial en la región, que permita gestionar servicios de control de calidad y obtener los resultados esperados a nivel provincial, “estabilizar y luego reducir” la cantidad de víctimas fatales en siniestros de tránsito.

II. C. ¿Porque incumplimos la ley?

Existen distintos tipos de ilegalidad.

[3] Según datos proporcionados por la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial.

Puede tratarse de una desviación individual que ocurre cuando los individuos encuentran conveniente para sus intereses dejar de observar la ley, esperando beneficiarse por ello dada la probabilidad del comportamiento de otros.

O puede fundarse en el desarrollo de un conflicto social que lleva a un sector a desconocer la autoridad que dicta las leyes en cuestión.

Pero el tipo de ilegalidad llamada "anomia boba"[4], implica situaciones sociales en las que todos resultan perjudicados, no es el resultado de intereses o valoraciones que la ley no pudo satisfacer y que se busca satisfacer al margen de ella, nadie obtiene ventajas sobre otros. Todos salen perdiendo. Así, esta sociedad podría quedar representada por la imagen de dos conductores que no respetan los semáforos pero no llegan más rápido a ningún lado sino que chocan y se arruinan o se matan.

Anomia hace referencia a un estado de ausencia de normas para regular la vida social. Se puede tratar de una ausencia efectiva de las normas o un incumplimiento paulatino de ellas, lo que provoca la sensación de que las leyes no existen.

No se percibe el daño social que genera este comportamiento.

La toma de conciencia de los ciudadanos, sobre el respeto de las normas de tránsito, debe ser reforzada desde el Estado. La DPPSV es el área estatal encargada de educar, concientizar, promover, controlar, asesorar y asistir en lo referido a la seguridad vial, y tiene la misión de investigar las causas de los siniestros viales y aconsejar en la toma de decisiones ya sea con medidas correctivas o preventivas que puedan mitigar y hasta revertir esta problemática evitable.

III. CONVENIO MARCO

La DPPSV ha realizado acuerdos con diversas instituciones, con el fin de cooperar en controles, educación, concientización, asistencia técnica, etc. Se pueden mencionar acuerdos con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con Gendarmería Nacional Argentina, con Áreas del Ministerio de Salud, de Seguridad, de Educación, Vialidad y con un alto porcentaje de Municipios.

[4] Carlos S. Nino en su libro *Un país al margen de la ley* (Buenos Aires, Emecé, 1992)

Es en éstos últimos convenios, suscriptos con los Municipios, que la DPPSV comienza a vislumbrar la gran fortaleza para implementar acciones conjuntas en materia de seguridad vial, y llevar adelante políticas públicas tendientes al cumplimiento de sus fines.

III.A. Cobertura espacial.

Entre los años 2010 y 2012, sólo se suscribieron 6 convenios, con los municipios de La Matanza, Tigre, San Nicolás, General Pueyrredón y La Plata.

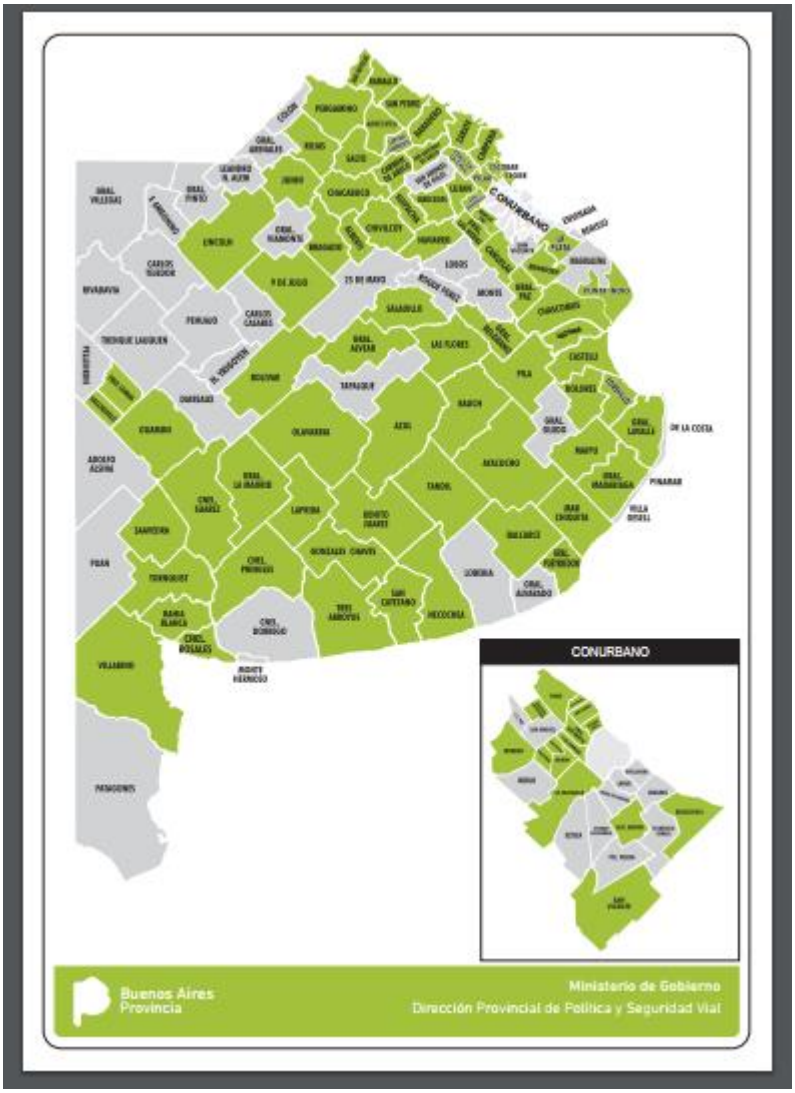
En el año 2013 la cantidad de convenios suscriptos ascendió a 29 convenios.

Y ya en 2014 y 2015 otros 16 municipios se sumaron a este compromiso de trabajar conjuntamente con la Provincia en políticas conjuntas, que puedan generar un verdadero cambio. Sin embargo, sólo podemos hablar de un 31%, de los 135 municipios que componen la Provincia de Buenos Aires.

Esta cifra dio un salto exponencial en el año 2016 con la firma de 43 nuevos convenio marco, y en éste año 2017, 13 municipios se sumaron a la propuesta del Gobierno Provincial que estima fundamental articular la voluntad política (a nivel local y provincial) coordinando acciones entre las autoridades responsables. Todos los convenios se encuentran siendo ejecutados.

Actualmente el 80% de los Municipios ha suscripto acuerdos con el Gobierno Provincial, realizando una tarea conjunta, y recibiendo apoyo provincial, en materia de equipamiento tecnológico (alcoholímetros), instalación de nuevos radares de control de velocidad, material de señalamiento para controles, capacitaciones para el personal de tránsito municipal, y realizando trabajos conjuntos de concientización, y mejoras del sistema de licencias de conducir, entre otros.

Ilustración 1



Mapa diseñado por la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial

El mapa deja ver la cobertura espacial de las intenciones gubernamentales en trabajar aunando esfuerzos municipio-provincia (al que debería incluirse los municipios de Adolfo Alsina, Carlos Casares, Quilmes que se han incorporado recientemente).

Esta gran cobertura, y la efectiva ejecutoriedad de los convenios será de gran importancia en el trabajo conjunto y coordinado, articulando para la prevención de los siniestros de tránsito, la minimización de sus efectos para la vida y la salud de

las personas, y en garantía a los ciudadanos para el ejercicio del derecho a la circulación, en condiciones que aseguren su integridad al momento de transitar por la vía pública.

Entre los objetivos de la DPPSV, que surgen del decreto 109/17, se encuentra el de 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, facultándola a celebrar convenios con municipios.

III.B. 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, generando sentido de pertenencia, y facilitando la convivencia urbana, así como también asumiendo el compromiso de promover y concientizar sobre el respeto por las normas de tránsito.

III.C. 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.

III.C.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.

III.C.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.

III.C.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 observatorios municipales la provincia brindará asistencia técnica y capacitaciones.

III.C.4. Controles.

En materia de controles:

Los municipios, adquirirán 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, 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.

Cabe destacar que la DPPSV, procuró la adquisición de 165 alcoholímetros, a fin de equipar a los municipios y fuerzas de seguridad de instrumental debidamente aprobados para su funcionamiento por el INTI, con verificaciones primitivas de única unidad, y encontrándose planificada en éste año otra compra significativa a fin de dotar a los municipios de tecnología adecuada para la eficiente tarea de control.

III.C.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.

IV. DISPOSITIVOS DE CONTROL.

IV.A. Control en municipios.

Los principales problemas de siniestralidad están asociados al factor humano y al diseño de los caminos.

En los pueblos hay menos controles y sanciones debido a las relaciones de proximidad entre sus habitantes con las autoridades encargadas del servicio de control. Estas circunstancias determinan la ineficacia de los controles en el tránsito. Es fundamental entonces romper estos lazos de connivencia para lograr avances sustantivos en políticas de control.

Es necesario tomar con seriedad la problemática, adentrarse en las particularidades del tránsito de cada localidad, formular una política de movilidad y sancionar severamente cada violación a las disposiciones, desalentando complicidades en favor del bien común.

Para llevar adelante políticas direccionadas a lograr una significativa reducción de la siniestralidad vial, uno de los pilares fundamentales en la búsqueda de tal objetivo es la fiscalización y el control del tránsito.

Por ello, resulta necesario coordinar en forma adecuada los distintos servicios de control que se llevan adelante tendiendo a la homogeneidad en los procedimientos, en su programación, implementación y ejecución.

IV. B. Recaudos. Elección del lugar y señalización.

Cuando se realiza el control vehicular debe detenerse la marcha de los rodados, con el objeto de comprobar la comisión de infracciones de tránsito. Ello debe realizarse de manera segura, evitando inconvenientes por la falta de organización y oportunidad de los controles.

La implementación de los mismos debe asegurar la transitabilidad en la zona, resguardo a quienes llevan adelante el operativo, quienes son controlados y a los terceros presentes en el lugar.

Los lugares de la vía para realizar la detención, deben ser adecuados, teniendo en consideración las condiciones climáticas y de visibilidad al momento de la implementación.

Deben colocarse placas de señalización de carácter estático y de mensaje variable, próximos al sitio de colocación del control, dependiendo de la velocidad en la vía donde se establezca el mismo y evitando constituirse en un factor de desaceleración brusca de los vehículos, que pueda obstaculizar o provocar el estrangulamiento sorpresivo de carriles disponibles como así también la inhabilitación total o parcial.

Los circunstanciales conductores deben poder advertir el mensaje que se les intente transmitir y disponer de tiempo suficiente para captar el mismo, reaccionar y responder a las instrucciones.

Respecto del diseño de la señalización debe aplicarse el Sistema Nacional Unificado de Señalamiento (Anexo L, Capitulo II, de la Ley N° 24.449).

Los controles destinados a operaciones nocturnas estarán provistos de artefactos de iluminación adecuados, retroreflectivos y mediante la utilización de indumentaria con retroreflectivos para el personal interviniente, a fin de garantizar la seguridad de la tarea a desempeñar.

No es aconsejable colocar un operativo de control en la entrada o salida de puentes, cruces, rotondas, contiguos a cruces a nivel, en condiciones climáticas adversas, luego de una curva sólo a una distancia no menor de 500 metros y con la debida señalización.

La existencia de niebla, lluvia, nieve, humo u otras condiciones pueden afectar ostensiblemente la visión, y poner en situación de riesgo la integridad física del personal afectado y de terceros, como así también la seguridad de los elementos logísticos afectados al servicio, razón por la cual no deben realizarse operativos de control en dichas circunstancias.

En reemplazo se deberán difundir y hacer trascender la importancia de las condiciones de la vía a fin de evitar posibles siniestros.

Igualmente debe actuarse, a fin de advertir el estado de transitabilidad de la vía, pudiendo utilizarse vehículos balizados del organismo actuante, o de la

concesionaria en su caso, realizando tránsito asistido, o bien cerrar la circulación, comunicando las vías alternativas o aconsejar el detenimiento en zonas habilitadas.

Es de suma importancia contar con equipos de comunicación, y con tareas de recolección de datos, a fin de registrar controles, vehículos relevados, vehículos infraccionados, personal interviniente y patrullas afectadas.

IV.C. Personal y medios afectados al control.

Todo agente público que desarrolle la tarea de control del tránsito, deberá identificarse y estar uniformado correctamente, siempre acorde al organismo al que pertenezca en concordancia con las normas y reglamentos que a éste lo regulen.

El personal debe contar con elementos de seguridad, para su correcta visualización (elementos retroreflectivos, chalecos y emisores de luz para las tareas en horas de penumbra u oscuridad).

También deben estar convenientemente identificados los vehículos que se utilicen en tareas de control, acorde al organismo al que correspondan y jurisdicción de quien dependan, debiéndose emplear las balizas intermitentes del color correspondiente y las bandas retroreflectantes para su visualización en horas de penumbra u oscuridad.

Son necesarios los equipos de comunicación, conos de señalización con base de goma de caucho macizo por zona, cartelería preventiva adecuada elementos para la sujeción, silbatos y actas de constatación y demás elementos de librería y planillas de resultados.

El personal deberá tener conocimientos previos relacionados con la normativa, labrado de actas, armado de la zona de control con la correspondiente señalización y conocimientos tecnológicos para la realización de las tareas con equipos de medición (manipulación de alcoholímetros, cinemómetros, balanzas de pesaje).

IV.D. Insumos y equipos para control.

En los municipios los recursos necesarios para la realización de tareas de control son escasos, en algunas localidades carecen de alcoholímetros, o de

vehículos, de personal capacitado, y otras necesidades que impiden la correcta planificación y ejecución de la actividad.

Ello se advierte, por los pedidos que desde las áreas de tránsito o protección ciudadana realizan habitualmente a la DPPSV, solicitando todo tipo material necesario para concientización, control, o solicitan capacitaciones y elementos para educación vial, etc.

La DPPSV, planificó durante el año 2016 la compra de insumos para tareas de control, suficientes para brindar asistencia a los municipios de la provincia de Buenos Aires que suscribieron los convenios marco de asistencia y cooperación.

Se adquirieron 165 alcoholímetros y 500.000 pipetas, 1750 conos de 70 cm, 300 carteles tipo valla “Control de Alcoholemia” y “Control Vehicular” con sus correspondientes lastres (dos para cada valla) 80 balizas luminosas portátiles, 300 linternas de mano led, 200 carteles de pie “Fiscalización de Velocidad”, 760 cintas de “peligro”, 100 cajas de 200 guantes de latex cada una.-

Se planificó la entrega de un alcoholímetro y de un kit (con varias unidades de los elementos enumerados) a cada municipio que hubiera suscripto con anterioridad el convenio marco, instrumentando la entrega de los alcoholímetros por medio de un comodato, e invitando a quienes no firmaron, a suscribir los convenios marco e iniciar las tareas conjuntas en la materia.

La modalidad de entrega comprendía un evento regional por cada sección electoral, y la entrega de los insumos referidos.

El kit de seguridad vial entregado posee: 23 conos de 70 cm, 2 carteles tipo valla “Control de Alcoholemia” y “Control Vehicular”, 4 balizas luminosas portátil, 2 linternas de mano led, 1 cartel de pie “Fiscalización de Velocidad”, 5 cintas de peligro, 1 caja de guantes de latex, 4 lastres, 1 bolsa de 500 pipetas para alcoholímetros. Luego se volvieron a entregar pipetas a varios municipios a fin de alentar la continuidad de la tarea de control.

IV.E. <u>Capacitación de recursos humanos abocados a tareas de control</u>.

Las capacitaciones del personal que tiene a su cargo la tarea de control, deben ser regulares, con el objetivo de brindar mayores herramientas para profesionalizar la tarea del agente en los procedimientos de seguridad vial,

promoviendo fundamentalmente el desarrollo y actualización de conceptos y aspectos legislativos.

También es importante, generar un lugar de encuentro donde se comparten experiencias y todos se enriquecen.

Durante el año 2016 la DPPSV, trabajó en un plan de capacitaciones sobre seguridad vial, que se llevaría a cabo en 15 municipios de la provincia, en oportunidad de capacitar a agentes que cumplen servicios en los centros regionales de impresión de licencias.

Estuvo destinado a dichos agentes y a inspectores municipales del partido sede, y las localidades de la región.

Se brindaba en una jornada, donde se trataban conocimientos básicos de seguridad vial, autoridades, conducción segura, movilidad, actualidad, políticas públicas, estadísticas y legislación.

Participaron de dichas capacitaciones cerca de 400 agentes.

Los municipios sede fueron: Vicente López, Campana, Pilar, Chascomus, Dolores, Lobos, Saladillo, Olavarría, Tandil, Pergamino, Junín, 9 de Julio, Trenque Lauquen, Bahía Blanca y Lanús.

Para la segunda mitad de éste año 2017, se planificó una etapa similar, para profundizar conceptos y realizar una parte práctica, en éste caso se espera similar cobertura espacial, sumar destinatarios y realizar la intervención en dos jornadas una más teórica y una más práctica.

La finalidad es brindar conocimientos teóricos avanzados y prácticos, y generar diagnósticos de la formación de los agentes, proponiendo herramientas operativas, criterios técnicos y buenas prácticas para el logro de sus funciones y objetivos.

IV.F **Manual de procedimientos para controles de velocidad. Disposición 1/17.**

La DPPSV, ha publicado la aprobación de un manual de Actuación en Actividades de Control de Velocidad, por medio de la Disposición 1/17 del 24 de enero de 2017.

El manual tiene por finalidad unificar y brindar transparencia a las actividades de fiscalización de velocidades con instrumentos cinemómetros móviles, a la vez que sirve como guía de apoyo para los funcionarios públicos que deben llevar a cabo dicho procedimiento de control.

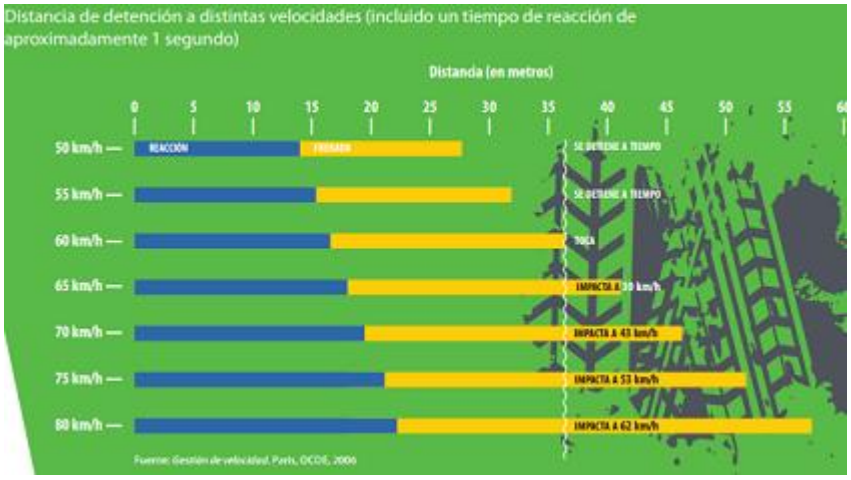
Si bien el artículo 28 de la Ley Provincial N° 13.927 y su Decreto Reglamentario N° 532/09, establecen los lineamientos generales, el manual permite establecer mecanismos y formas de actuar para ese tipo de operativos.

Se encuentra destinado a los funcionarios públicos cuya actividad sea la operación y/o supervisión de todos aquellos instrumentos cinemómetros o sistemas automáticos o semiautomáticos o manuales, fotográficos o no, móviles cuya información no pueda ser alterada manualmente.

Recordemos que el exceso de velocidad es un comportamiento ilegal e inaceptable, que se ha convertido en uno de los principales problemas de convivencia colectiva.

Contribuye al problema de las lesiones en la vía pública que enfrentan muchos países. Cuanto más alta es la velocidad, mayor es la distancia requerida para poder frenar y por lo tanto, mayor el riesgo de sufrir una colisión vehicular. Dado que durante un impacto de alta velocidad debe absorberse más energía cinética, hay un riesgo mayor de sufrir lesiones graves en una colisión.

Ilustración 2



Publicada por la OMS

El manual realiza una comparación, entre la energía que se desprende en el impacto de un camión, (250 veces mayor) que la energía que se desprende de una motocicleta, y (45 veces más) de un automóvil, y prácticamente el doble que el de un ómnibus doble piso a plena carga.

Establece la importancia de controlar la velocidad como herramienta para mejorar la seguridad vial. Menciona la dificultad de la tarea de mejorar el cumplimiento de los límites de velocidad y la reducción de las velocidades de conducción inseguras.

El control de la velocidad sigue siendo uno de los desafíos más grandes a los que se enfrentan los profesionales de la seguridad vial en todo el mundo, y requiere una respuesta unánime, de largo plazo y multidisciplinaria.

La norma analizada, plantea las diferentes experiencias de vigilancia y control de velocidades permitidas, luego se adentra en la legislación nacional que, recordemos establece las velocidades permitidas, las normas provinciales, los requerimientos para los equipos de medición, y luego establece las pautas para el procedimiento de control en la provincia de Buenos Aires, los requerimientos, personal a cargo, el operativo con radares móviles que incluye la detención de vehículos, señalización de las zonas, registro del operativo e interacción del agente con el usuario de la vía pública.

V. SISTEMAS AUTOMÁTICOS Y SEMIAUTOMÁTICOS DE CONSTATACIÓN DE INFRACCIONES.

V.A. La OMS.

Durante el 2017, en el contexto de la Cuarta Semana de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, la OMS elaboró un nuevo documento, como parte del plan de acción dirigido a reducir las muertes y los traumatismos causados por el tránsito.

1,25 millones de personas, mueren en las vías de tránsito del mundo como consecuencia de las colisiones, y son la principal causa de muerte de la población joven entre los 15 y los 29 años de edad.

En éste nuevo informe en la materia, pretende alertar de los peligros del exceso de velocidad y explicar las medidas que se deben aplicar.

Allí indica los beneficios económicos y sociales que aporta el transporte para el desarrollo en la mayoría de los países del mundo, y como el mismo facilita el acceso a la educación, empleo y salud; como así también mejora la eficiencia de las empresas para ofrecer sus bienes y servicios, haciéndolas más eficientes.

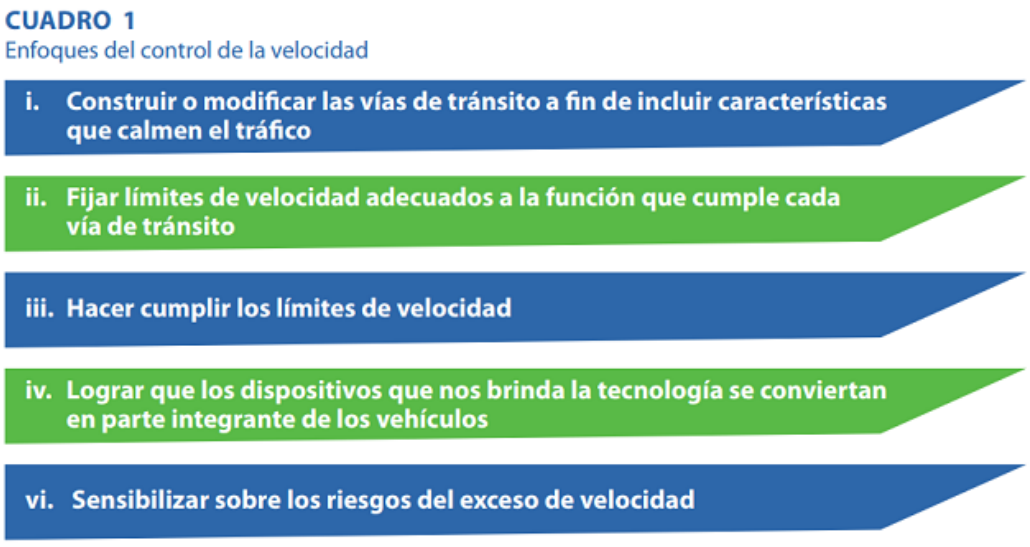
La velocidad tiene un efecto positivo porque reduce el tiempo del transporte, pero incide tanto en las probabilidades de que ocurran accidentes de tránsito como en la gravedad de sus consecuencias.

El instrumento propone que para realizar el control de la velocidad debe tenerse en cuenta un abanico de medidas integradas, que lleven al usuario de la vía a conducir a velocidades seguras, resultando un desafío para los gobiernos equilibrar entre la movilidad y la seguridad.

Resalta la importancia de la exhaustiva evaluación de las circunstancias locales, al momento de definir las acciones, a fin de optimizar la eficacia de aquellas medidas que se adopten.

El cuadro que publican y que se observa en la siguiente imagen, proporciona las bases para poner en práctica programas exitosos para controlar la velocidad.

Ilustración 3



Publicación de la OMS

Se encuentra probado que el uso de medidas de aplicación mediante el control automatizado de la velocidad es el esquema más eficaz para lograr reducirla.

Cualquiera sea el método que se utilice, las consecuencias de transgredir los límites de velocidad establecidos en las leyes y reglamentos, puede incluir sanciones financieras o suspensión de licencia. El mensaje es claro: el exceso de velocidad es ilegal e inaceptable y es contrapuesto con los intereses de la comunidad.

El informe menciona a Francia, como un caso exitoso en la aplicación de límites de velocidad. Lo comparto.

"En los 15 últimos años el Gobierno de Francia ha realizado avances significativos en materia de seguridad vial. Esta fue la respuesta a las elevadas tasas de defunciones causadas por el tránsito registradas en el país, en comparación con las de otros países de ingresos altos en Europa en la misma época. En el 2002 el Gobierno anunció sus planes para poner en marcha programas automatizados de medidas de aplicación en relación con el exceso de velocidad, junto con el empleo de sanciones más estrictas para las infracciones de tránsito. Se informó al público acerca de estas nuevas medidas a través de los medios de comunicación. Luego de un período de prueba, se instalaron los primeros dispositivos de foto radar en las vías de tránsito de Francia en noviembre del 2003. Se agregaron 500 dispositivos por año y para el 2010 había en funcionamiento más de 2756 cámaras para medir la velocidad (1823 fijas y 933 móviles). Los dispositivos fijos generalmente se instalaron cerca de las llamadas "manchas negras" (o zonas en las que se detectaban muchos vehículos que excedían los límites de velocidad o que circulaban a velocidades inadecuadas), mientras que los dispositivos móviles se utilizaron en diversas situaciones, tomando como base los conocimientos locales de los agentes de policía. Una evaluación del programa demostró que entre noviembre del 2003 y diciembre del 2010 se evitaron cerca de 15.000 muertes causadas por el tránsito y 62.000 casos de traumatismos causados por el tránsito. Sin embargo, desde el 2014 las tasas de muertes por el tránsito en Francia han comenzado a aumentar nuevamente y el Gobierno está aplicando nuevas estrategias de control de la velocidad, tanto a nivel nacional como local. Por ejemplo, Grenoble es la primera ciudad de Francia que ha reducido el límite de velocidad a 30 km/h en toda su extensión, colocando carteles indicadores de velocidad y adoptando varias medidas para moderar la velocidad de circulación, con la intención de mejorar la seguridad vial y reducir la contaminación del aire."[5]

[5] Publicación OMS 2017. Sobre Control de Velocidad.
http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/255305/1/WHO-NMH-NVI-17.7-spa.pdf?ua=1

V.B. Ley Nacional de Metrología Legal 19.511/72.

Con su 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, medir velocidad etc.

V.C. Normativa Provincial.

Deberán tenerse en cuenta la ley 13.927, y su decreto reglamentario 532/09, que establecen los principios fundamentales para la realización de los controles de velocidad.

También las disposiciones 2/10, que crea el Registro de Proveedores de Tecnología, y la 13/10 que aprueba el Reglamento de Registración y la 1/17 que aprueba el manual para controles de velocidad con equipos móviles, al que ya me he referido. Estas últimas normas emanadas de la DPPSV.

La ley de tránsito 13.927, establece en su artículo 28, que para el control de velocidades y otras infracciones establecidas en la ley en zonas urbanas o rurales, 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, sólo pueden ser llevadas a cabo por funcionarios públicos provinciales autorizados por la autoridad de aplicación, no pudiendo privatizarse ni concesionarse dichas acciones.

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), actualmente la DPPSV.

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, (actualmente el Ministerio de Gobierno) 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 (actualmente Ministerio de Gobierno), 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 fotomultas generadas, sean nulas de nulidad absoluta y carentes de vínculo jurídico exigible para su efectivo cumplimiento y pago.

V.D. <u>Validez de las mediciones. Verificación periódica de los equipos</u>.

El Instituto Nacional de Tecnología Industrial, es el organismo encargado de verificar la validez de las mediciones de velocidad realizadas por cinemómetros.

Para que una multa por exceso de velocidad realizada mediante aparatos denominados cinemómetros o foto-radar, tenga validez y pueda ser cobrada por el órgano de control, desde el 1 de abril de 2003 a la fecha, la misma debe haber sido efectuada con un equipo verificado por el INTI.

La multa, debe contener los siguientes datos:

1. Fecha con día, mes y año; hora y minuto de la medición;

2. Velocidad medida del vehículo afectado, en km/h;

3. Ubicación geográfica del cinemómetro (calle y numeración o intersección; o bien ruta, kilómetro y localidad);

4. Velocidad máxima autorizada en el lugar.

Datos del cinemómetro: marca, modelo o código de aprobación y número de serie.

Si en la multa no aparecen estos datos de certificación del equipo, el ciudadano tiene la posibilidad de exigirlo a la autoridad que confeccionó la multa; si estos datos no le fueran proporcionados, tiene la posibilidad de verificarlo a través del INTI. Esta es la garantía jurídica para el ejercicio del legítimo derecho de defensa del eventual infractor.

Es preciso tener en cuenta que la aplicación de la normativa reglamentaria de la Ley 19.511 de Metrología, impone las exigencias mencionadas a este tipo de instrumentos.

V. E. Radares en la Provincia de Buenos Aires y en los municipios.

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 desencriptado, 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 tuve 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 las Imágenes 4 y 5, la publicación que hace en su página web el Ministerio de Gobierno, no guarda relación con los datos que observé, en los informes del proveedor de los servicios aquí descriptos.

Ilustración 4

Ruta 2
Berazategui, km 41,95
La Plata, km 45 / 52
Chascomús, km 103,5 / 113,5 / 114 / 116 /117,5
Lezama, km 156,2
Castelli, km 180
Dolores, km 203
Camet, km 395,9 /396,1
Ruta 63
Dolores, km 63
Ruta 11
Gral. Lavalle, km 317,7 / 326,8
Gral. Madariaga, km 391,9 /410,5
Chascomús, km 103,5 / 113,5 / 114 / 116 /117,5
Las toninas, km 317,8
Sta. Teresita, km 323,5
Mar del Tuyú, km 326,8 /329,8
Ruta 74
Gral. Madariaga, km 18,2 / 23
Ruta 36
Magdalena, km 96,5
La Plata
Av. 44 y calle 243
AUBASA
Km 17 / 33,5 / 33,8 / 41,5

Publicado por el Ministerio de Gobierno.[6]

Ilustración 5

Publicado por el Ministerio de Gobierno.

VI. FORTALEZAS Y DEBILIDADES. PROPUESTAS.

[6] Ubicación de los radares en el Corredor Atlántico.
http://www.gob.gba.gov.ar/portal/seguridadvial/radares.php

A partir de la identificación y descripción de los temas abordados, puedo establecer logros y debilidades, a fin de servir de herramienta para establecer nuevos objetivos y metas a mediano y largo plazo.

Cabe destacar que el presente estudio no se constituyó como una auditoria, razón por la cual no se predeterminó un universo de situaciones a evaluar en cada una de las áreas temáticas recorridas.

A continuación cito los ejes sobre los que deberían focalizar la atención las autoridades gubernamentales para una planificación estratégica futura, dando cuenta de las principales dificultades encontradas y sus posibles causas y consecuencias.

Adicionalmente desarrollaré algunas sugerencias y recomendaciones que pueden resultar de interés hacia la optimización de los temas planteados.

VI.A. <u>Convenio Marco</u>.

En este informe, pude acceder a información relacionada con los convenios marco que la Provincia de Buenos Aires ha suscripto con 107 municipios, la tendencia, en los últimos dos años, parece ser alentadora, y podrían incorporarse a todos los municipios que la conforman.

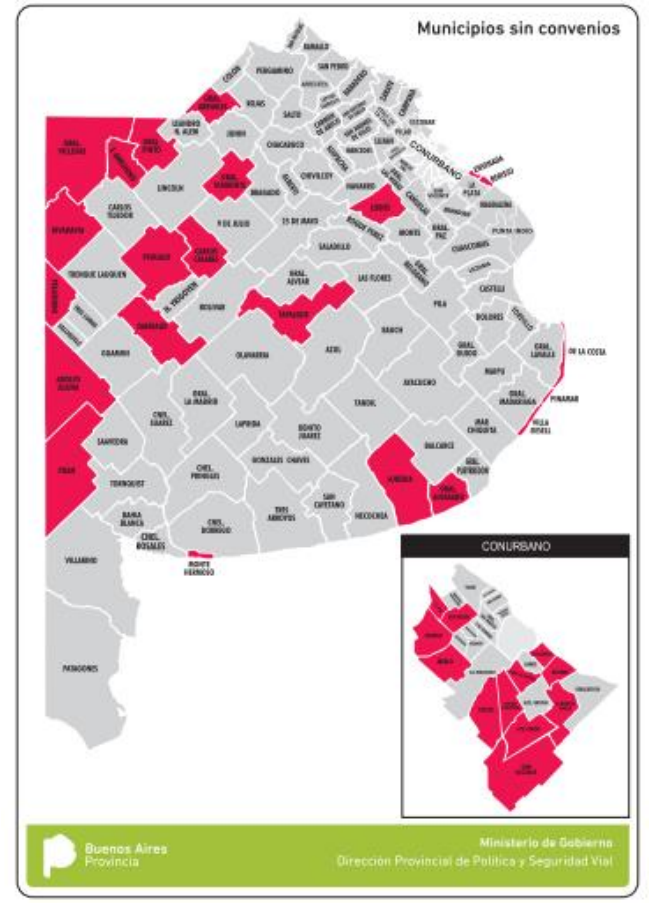
Sólo resta agregar a éste gran esfuerzo a 28 municipios con los que la provincia ya se encuentra en tratativas, entre ellos: Avellaneda, Adolfo Gonzalez Chavez, Daireaux, Ensenada, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, Florentino Ameghino, General Alvarado, General Villegas, General Viamonte, General Pinto, General Arenales, José C. Paz, Lomas de Zamora, Lobos, Lobería, Merlo, Monte Hermoso, Presidente Perón, Pehuajó, Pellegrini, Pinamar, Rivadavia, San Miguel, San Vicente, Tapalque y Villa Gesell.

Es importante destacar 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 de concientización y educación, como así también 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.

Ilustración 6



Mapa diseñado por la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial

Quizá la debilidad que noté sobre éste punto, es la siguiente.

El expediente que se forma para la firma de convenios que finaliza con el acto administrativo que emana del Ministro de Gobierno, debe contener cierta documentación, entre ella la ordenanza emanada del Consejo Deliberante de cada localidad y su decreto promulgatorio. Dicha documentación debe estar adjuntada antes del dictado del acto, sin embargo, sucede que un 99% de los municipios firman el convenio ad referendun de la aprobación por parte del Consejo Deliberante local. Ello provoca en la DPPSV un gran retraso en la espera de que esas ordenanzas lleguen desde los municipios, generando constantes reclamos, muchas veces infructuosos.

Para ello se requiere la realización de un seguimiento con recursos humanos extra, que se aboquen a tal tarea, a fin de evitar futuros inconvenientes en la ejecutoriedad de los convenios.

VI.B. <u>Dispositivos de Control</u>.

El enorme el apoyo realizado desde la DPPSV, distribuyendo equipamiento para las tareas de control, entregando en comodato alcoholímetros, y brindando capacitaciones, redundará en el directo fortalecimiento de las actividades que relacionadas al control deben llevar adelante las localidades.

La dificultad que se advierte es la logística en la entrega de los insumos, en especial en la firma de los comodato por la entrega de alcoholímetros (y nuevamente la necesidad de contar con ordenanzas y decretos promulgatorios que autoricen al Intendente a la firma de los mismos), nuevamente la propuesta tiene que ver con destinar recursos especiales para la entrega, a fin de no perder remitos, y reunir la documentación, como así también hacer un seguimiento del cumplimiento del compromiso que asumen los gobiernos locales de mantener el instrumento y realizar las verificaciones periódicas informando y enviando los comprobantes a la DPPSV.

VI.B. <u>Sistemas automáticos y semiautomáticos de constatación de infracciones</u>.

Aboqué mi tarea al estudio de los sistemas ubicados en jurisdicción provincial, ya que los sistemas ubicados en los municipios requería un relevamiento in situ. Ello porque los municipios no hacen pública la información respecto del tema.

La propuesta tiene que ver un poco con ello, las falencias en la información deberían ser subsanadas utilizando medios de comunicación masivos donde se incluya toda la información a la ciudadanía de los lugares donde se encuentran los radares fijos, como así también sobre la existencia de sistemas móviles con datos sobre los vehículos y los equipos con especificaciones de tipo técnico como podría ser fechas de vencimiento de sus calibraciones periódicas, o números de serie de los aparatos de medición.

Asimismo, creo conveniente elaborar un documento (podría ser de tipo Disposición provincial) que indique el procedimiento de los municipios para pedir la autorización para colocar en sus jurisdicciones aparatos fotográficos que midan infracciones de tránsito, regulando la documentación que deberían adjuntar, las obligaciones etc.

Asimismo, resulta de necesario para el control de la velocidad en la Provincia de Buenos Aires y los municipios que la componen, realizar un trabajo integral de medidas como las que propone la OMS, en ésta materia, teniendo en cuenta la reciente publicación 2017 que he citado en las páginas de éste trabajo.

Herminda Adriana Baliña

Anexo I

Población total, superficie, densidad y porcentaje de población urbana por municipio. Provincia de Buenos Aires. Año 2010

Municipios	Población 2010	Superficie (Km)	Densidad hab/Km	Porcentaje población urbana		
				1991	2001	2010
				%		
Total Provincia	**15.625.084**	**304.906,7**	**51,2**	**95,2**	**96,4**	**97,2**
ADOLFO ALSINA	17.072	5.877,9	2,9	64,1	71,4	75,4
ADOLFO GONZALES CHAVES	12.047	3.859,2	3,1	68,6	71,6	75,3
ALBERTI	10.654	1.125,0	9,5	70,2	72,2	77,5
ALMIRANTE BROWN	552.902	129,3	4275,1	99,6	99,8	99,9
ARRECIFES	29.044	1.240,7	23,4	85,4	89,2	90,9
AVELLANEDA	342.677	52,5	6.529,7	100	100	100
AYACUCHO	20.337	6.748,9	3,0	75,9	83,6	85,4
AZUL	65.280	6.540,3	10,0	88,2	94,2	94,6
BAHÍA BLANCA	301.572	2.247,5	134,2	98,5	99,4	99,5
BALCARCE	43.823	4.115,3	10,6	77,2	83,6	87,6
BARADERO	32.761	1.591,9	20,6	83,1	84,2	87,1
BENITO JUÁREZ	20.239	5.071,9	4,0	77,2	81,7	83,8
BERAZATEGUI	324.244	221,0	1467,1	99,7	99,6	100,0
BERISSO	88.470	137,6	643,0	97,7	98,6	99,1
BOLÍVAR	34.190	4.912,2	7,0	79,5	82,0	84,5
BRAGADO	41.336	2.211,9	18,7	86,7	87,2	86,4
BRANDSEN	26.367	1.126,0	23,4	70,3	83,8	84,9
CAMPANA	94.461	954,5	99,0	95,5	95,8	94,1
CAÑUELAS	51.892	1.190,1	43,6	69,6	85,9	87,4
CAPITÁN SARMIENTO	14.494	548,9	26,4	84,6	88,0	90,3
CARLOS CASARES	22.237	2.520,4	8,8	75,5	81,2	82,5
CARLOS TEJEDOR	11.570	3.910,7	3,0	62,3	70,4	72,4
CARMEN DE ARECO	14.692	1.061,3	13,8	76,2	85,8	87,0
CASTELLI	8.205	2.063,2	4,0	73,7	81,5	83,6
CHACABUCO	48.703	2.287,4	21,3	75,1	81,7	83,2

CHASCOMÚS	42.277	4.163,2	10,2	82,5	90,0	90,5
CHIVILCOY	64.185	2.057,1	31,2	82,9	90,8	93,9
COLÓN	24.890	994,6	25,0	84,4	92,3	93,2
CORONEL DE MARINA L. ROSALES	62.152	5.831,5	10,7	76,4	70,5	72,7
CORONEL DORREGO	15.825	1.622,6	9,8	94,8	94,1	93,8
CORONEL PRINGLES	22.933	5.257,1	4,4	79,9	86,6	88,4
CORONEL SUÁREZ	38.320	6.006,8	6,4	77,8	80,5	80,6
DAIREAUX	16.889	3.827,5	4,4	66,9	68,9	71,8
DOLORES	27.042	1.973,1	13,7	90,8	95,7	95,9
ENSENADA	56.729	99,9	567,7	99,5	99,8	99,5
ESCOBAR	213.619	303,8	703,3	94,9	97,2	99,3
ESTEBAN ECHEVERRÍA	300.959	120,2	2503,4	99,3	99,7	99,9
EXALTACIÓN DE LA CRUZ	29.805	634,2	47,0	56,8	75,1	82,0
EZEIZA	163.722	236,8	691,4	///	99,4	99,2
FLORENCIO VARELA	426.005	189,9	2243,3	97,9	97,9	100,0
FLORENTINO AMEGHINO	8.869	1.808,6	4,9	69,1	76,1	81,5
GENERAL ALVARADO	39.594	1.614,4	24,5	82,9	88,1	91,1
GENERAL ALVEAR	11.130	3.384,1	3,3	78,5	87,6	88,2
GENERAL ARENALES	14.903	1.482,6	10,1	67,9	73,1	90,0
GENERAL BELGRANO	17.365	1.843,2	9,4	83,5	87,9	88,6
GENERAL GUIDO	2.816	2.329,9	1,2	0,0	0,0	0,0
GENERAL JUAN MADARIAGA	19.747	2.978,3	6,6	87,0	91,7	91,6
GENERAL LA MADRID	10.783	4.811,4	2,2	65,3	72,1	74,9
GENERAL LAS HERAS	14.889	720,1	20,7	71,1	76,1	76,1
GENERAL LAVALLE	3.700	2.598,7	1,4	0,0	5,3	0,0
GENERAL PAZ	11.202	1.197,5	9,4	66,3	71,1	70,7
GENERAL PINTO	11.261	2.541,4	4,4	49,2	55,3	58,2
GENERAL PUEYRREDON	618.989	1.460,7	423,8	97,4	97,8	98,9
GENERAL RODRÍGUEZ	87.185	360,1	242,1	86,6	93,2	97,9
GENERAL SAN MARTÍN	414.196	55,8	7429,5	100	100	100
GENERAL VIAMONTE	18.078	2.145,3	8,4	68,7	76,3	80,2
GENERAL VILLEGAS	30.864	7.232,8	4,3	47,6	56,2	66,2
GUAMINÍ	11.826	4.826,8	2,5	55,1	60,5	61,7
HIPÓLITO YRIGOYEN	9.585	1.629,0	5,9	86,2	89,1	90,2
HURLINGHAM	181.241	35,4	5115,5	100	100	100

ITUZAINGÓ	167.824	38,2	4388,7	100	100	100
JOSÉ C. PAZ	265.981	50,2	5302,7	100	100	100
JUNÍN	90.305	2.253,2	40,1	89,0	93,0	96,9
LA COSTA	69.633	252,6	275,6	95,5	99,4	99,7
LA MATANZA	1.775.816	329,22	5394,0	99,9	99,89	100,0
LA PLATA	654.324	942,2	694,4	96,4	98,3	98,6
LANÚS	459.263	48,4	9.498,7	100	100	100
LAPRIDA	10.210	3.455,0	3,0	79,7	84,5	86,6
LAS FLORES	23.871	3.340,3	7,1	85,2	88,0	89,9
LEANDRO N. ALEM	16.799	1.603,5	10,5	79,6	86,0	87,5
LINCOLN	41.808	5.781,5	7,2	66,8	72,6	74,2
LOBERÍA	17.523	4.755,7	3,7	61,9	71,7	74,2
LOBOS	36.172	1.724,4	21,0	74,2	81,3	82,6
LOMAS DE ZAMORA	616.279	87,3	7.059,3	100	100	100
LUJÁN	106.273	777,1	136,8	86,9	86,2	91,6
MAGDALENA	19.301	1.785,3	10,8	57,1	56,0	67,9
MAIPÚ	10.188	2.601,7	3,9	80,0	87,0	87,2
MALVINAS ARGENTINAS	322.375	63,1	5109,8	100	100	100
MAR CHIQUITA	21.279	3.096,7	6,9	77,0	80,5	81,1
MARCOS PAZ	54.181	455,1	119,0	86,4	90,2	93,1
MERCEDES	63.284	1.049,5	60,3	85,9	86,8	88,7
MERLO	528.494	173,13	3052,6	99,8	99,74	99,8
MONTE	21.034	1.847,5	11,4	69,6	76,5	80,8
MONTE HERMOSO	6.499	209,0	31,1	97,5	96,3	97,7
MORENO	452.505	186,1	2.431,1	99,3	99,68	100,0
MORÓN	321.109	55,7	5769,1	100	100	100
NAVARRO	17.054	1.617,6	10,5	64,4	73,2	77,5
NECOCHEA	92.933	4.791,6	19,4	92,3	93,0	96,5
9 DE JULIO	47.722	4.284,1	11,1	74,7	80,2	82,1
OLAVARRÍA	111.708	7.658,8	14,6	89,7	93,4	94,6
PATAGONES	30.207	13.569,7	2,2	71,8	78,4	82,9
PEHUAJÓ	39.776	4.531,9	8,8	77,9	83,2	84,7
PELLEGRINI	5.887	1.820,2	3,2	78,9	83,4	86,9
PERGAMINO	104.590	3.010,2	34,7	83,8	86,2	87,4
PILA	3.640	3.453,0	1,1	0,0	62,8	68,7
PILAR	299.077	383,0	780,9	93,3	97,5	99,2

PINAMAR	25.728	66,9	384,6	99,3	99,6	98,7
PRESIDENTE PERÓN	81.141	120,7	672,1	///	99,2	99,6
PUAN	15.743	6.370,9	2,5	67,1	61,8	65,4
PUNTA INDIO	9.888	1.550,7	6,4	///	61,7	66,2
QUILMES	582.943	91,5	6.371,7	100	100	100
RAMALLO	33.042	951,5	34,7	86,4	86,1	88,3
RAUCH	15.176	4.315,3	3,5	73,9	79,6	83,7
RIVADAVIA	17.143	3.954,9	4,3	60,2	67,1	68,2
ROJAS	23.432	1.978,9	11,8	75,8	81,9	84,4
ROQUE PÉREZ	12.513	1.572,2	8,0	62,6	76,6	82,8
SAAVEDRA	20.749	3.541,5	5,9	76,6	80,8	80,3
SALADILLO	32.103	2.685,2	12,0	72,9	78,8	83,4
SALLIQUELÓ	8.644	794,0	10,9	93,6	86,6	88,1
SALTO	32.653	1.611,1	20,3	50,3	81,6	84,1
SAN ANDRÉS DE GILES	23.027	1.132,0	20,3	62,0	66,9	70,5
SAN ANTONIO DE ARECO	23.138	857,6	27,0	81,7	83,3	85,4
SAN CAYETANO	8.399	2.757,5	3,0	70,7	83,2	87,6
SAN FERNANDO	163.240	877,1	186,1	97,4	98,0	98,2
SAN ISIDRO	292.878	51,4	5693,6	100	100	100
SAN MIGUEL	276.190	82,8	3335,6	100	100	100
SAN NICOLÁS	145.857	652,3	223,6	97,1	98,2	98,4
SAN PEDRO	59.036	1.319,3	44,7	84,2	85,3	88,8
SAN VICENTE	59.478	656,3	90,6	95,0	92,1	97,8
SUIPACHA	10.081	943,9	10,7	73,5	80,3	83,4
TANDIL	123.871	4.836,5	25,6	90,0	93,4	94,4
TAPALQUÉ	9.178	4.149,2	2,2	70,5	79,6	81,1
TIGRE	376.381	304,4	1236,7	98,8	98,3	98,5
TORDILLO	1.764	1.295,6	1,4	0,0	0,0	0,0
TORNQUIST	12.723	4.149,3	3,1	52,5	51,6	67,9
TRENQUE LAUQUEN	43.021	5.509,2	7,8	83,5	87,0	88,8
TRES ARROYOS	57.110	5.962,9	9,6	83,1	84,1	89,3
TRES DE FEBRERO	340.071	43,0	7901,3	100	100	100
TRES LOMAS	8.700	1.262,5	6,9	84,5	89,9	92,7
25 DE MAYO	35.842	4.769,5	7,5	70,1	76,3	77,9
VICENTE LÓPEZ	269.420	33,8	7978,1	100	100	100
VILLA GESELL	31.730	165,5	191,8	97,1	95,8	77,9

VILLARINO	31.014	10.099,9	3,1	51,7	71,2	75,9
ZÁRATE	114.269	1.188,9	96,1	94,8	93,9	95,2

Fuente: INDEC (2013) Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. CEPAL/CELADE Redatam+SP