

ANEXO I MANUAL PARA LA ACTUACIÓN EN OPERATIVOS MÓVILES DE CONTROL DE VELOCIDAD

I.- INTRODUCCIÓN.

I. 1.- Marco socio- económico.

Las lesiones causadas por el tránsito son un problema grave en materia de salud y desarrollo a nivel mundial y la principal causa de muerte entre los jóvenes de 15 a 29 años.

Cada año, alrededor de 1,2 millones de personas mueren y varios millones más se lesionan o sufren discapacidades como resultado de colisiones vehiculares, principalmente en países de ingresos medios y bajos. Las lesiones causadas por el tránsito, además de crear enormes costos sociales para los individuos, las familias y las comunidades, ponen una gran carga sobre los servicios de salud y las economías. El costo para los países, que posiblemente ya están teniendo otros problemas de desarrollo, bien puede ser del 1% o 2% de su producto nacional bruto (PBI).

A los fines de prevenir estas consecuencias en materia de Seguridad Vial, la actuación de las autoridades públicas encargadas de hacer cumplir la norma de tránsito se encuentra enmarcada en los siguientes objetivos:

a. A nivel Provincial: El principal objetivo es impulsar programas de seguridad vial con participación de Municipios, basado en la N° Ley 13.927 y su Decreto Reglamentario N° 532/09 para disminuir los índices de siniestralidad y mortalidad en el tránsito, a través de:

- Confeccionar y difundir planes adecuados de Educación Vial.
- Concientizar a los ciudadanos.
- Realizar controles eficientes.
- Aplicar sanciones efectivas.

b. A nivel Municipal: cada municipio de la provincia debe realizar acciones tendientes a:

- Concientizar al ciudadano sobre la seguridad vial.
- Reducir índices de siniestralidad.
- Hacer más eficiente el control vial local.

El control de la velocidad tiene como objetivo la reducción de la cantidad de siniestros viales, y de las lesiones graves y las víctimas mortales que pueden resultar de dichos siniestros.

El control de la velocidad necesita implementar una variedad de medidas que incluirán la vigilancia y el control, la ingeniería y la educación. Mientras más generales sean las medidas, particularmente la vigilancia y el control, y mayor sea el alcance, la seriedad y la implementación de las sanciones contra el exceso de velocidad, mayor será el cumplimiento de las mismas.

Para lograr una aceptación general de la vigilancia y el control por parte del usuario de la vía pública, los límites de velocidad y sus controles necesitan ser apropiados, y reconocidos como tal por el público.

I. 2.- Objetivo del Manual.

El presente 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, este manual permite establecer mecanismos y formas de actuar para este tipo de operativos.

I. 3.- ¿Por qué controlar la velocidad?.

La velocidad inapropiada es el factor más importante que 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 si llegara a producirse una colisión.

La velocidad es cuadrática lo que potencia significativamente la peligrosidad del móvil. Consideremos el peso de un camión de 45 toneladas, podemos decir que en caso de un impacto entrega 250 veces más energía que una motocicleta, 45 veces más energía que un automóvil, y prácticamente el doble que el de un ómnibus doble piso a plena carga.

El control de la velocidad es una herramienta muy importante para mejorar la seguridad vial. Sin embargo, la mejora del cumplimiento de los límites de velocidad y la reducción de las velocidades de conducción inseguras no son tareas sencillas. Muchos conductores no reconocen los riesgos involucrados, y a menudo los beneficios que se perciben al exceder las velocidades permitidas sobrepasan a los problemas que pueden ocasionar.

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.

I. 4.- Métodos de vigilancia y control de la velocidad.

La forma en que se realiza la vigilancia y control determina si el efecto principal es mediante la disuasión general o específica.

Muchas autoridades de aplicación de la norma han adoptado a nivel internacional métodos de vigilancia y control basados en la estrategia de efectuarlos en cualquier lugar y en cualquier momento para disuadir de todo exceso de velocidad.

- La implementación de una vigilancia y control de la velocidad altamente visible siempre en las mismas áreas tiene como resultado una amplia probabilidad de que los conductores se vean disuadidos de exceder la velocidad sólo en esas áreas específicas.
- La implementación de móviles o cámaras de velocidad dirigidas estratégicamente y altamente visibles incrementa en el público la percepción de que la vigilancia y control de la velocidad puede llevarse a cabo en cualquier lugar y en cualquier momento. La

imprevisibilidad de dónde y cuándo se realizan las operaciones de vigilancia y control de la velocidad tendrá un efecto disuasivo más general mediante la estimulación de los conductores para que conduzcan dentro del límite de velocidad, sin importar dónde y cuándo estén transitando.

Además, el uso de equipos automáticos o semiautomáticos de control de velocidad constituye una herramienta eficaz desde el punto de vista del costo para el control de la velocidad. Proporciona la coherencia de la vigilancia y control, reduce la discreción individual de la autoridad de constatación y evita en un punto de intercepción y notificación la probabilidad de prácticas corruptas de vigilancia y control.

I. 5.- Fundamentos y principios legales

La Ley N° 13.927 en su artículo 28. CONTROL DE INFRACCIONES, establece que:

- Para el control de velocidad y otras infracciones 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.
- Todo instrumento o sistema a utilizar en tal sentido, deberá ser homologado (aprobación de modelo) por los organismos nacionales o provinciales con competencia en el área, conforme lo determine la reglamentación.
- El Registro Único de Infractores de Tránsito será quien autorice el uso de todos estos dispositivos en jurisdicción provincial y municipal.
- No podrán privatizarse ni concesionarse, las acciones vinculadas al contralor directo de las infracciones, las cuales quedarán a cargo exclusivamente de las autoridades establecidas en la presente Ley.
- Las personas que utilicen los mismos o labren infracciones con dichos equipos, deberán ser funcionarios públicos.
- La Autoridad de Aplicación, con pleno poder fiscal para el sistema de control de velocidades, aplicación de sanciones y recupero de créditos derivados de esta Ley u otras leyes fiscales dictadas en consecuencia, será el Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros -actualmente el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos tiene estas potestades-, que podrá delegar en otras autoridades provinciales de constatación la operación de los equipos móviles.
- Del mismo modo, y para el cumplimiento de tales fines, podrá celebrar convenios de colaboración con organismos nacionales competentes en la materia.
- Toda infracción que se detecte en la vía pública, excepto que sea obtenida a través de instrumentos cinemómetros fijos automáticos, deberá ser notificada o puesta en conocimiento del infractor a una distancia no superior a diez (10) kilómetros de ocurrido el hecho, siempre que las circunstancias así lo permitan, a efectos de dar cumplimiento a la cesación de la falta.
- El operativo de control se efectuará 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. A tal fin deberá señalizarse y balizarse correctamente, tanto el sector donde se efectuará la detención como aquel anterior, en el cual se procede a la constatación de la infracción.

- Las Autoridades Municipales deberán contar con autorización previa del Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros -actualmente el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos tiene estas potestades-, y para el caso de corresponder con los organismos nacionales competentes, 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. A tales fines, se deberán suscribir los convenios previstos.
- El Ministerio -actualmente el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos- mencionado mantendrá actualizado un registro de proveedores autorizados de tecnología 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, de constatación de infracciones que puedan operar en las jurisdicciones provinciales.

I. 6.- Autoridad de Aplicación.

Actualmente, en la Provincia de Buenos Aires la Autoridad de Aplicación y de sanciones es el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, que podrá delegar en otras autoridades provinciales de constatación la operación de los equipos móviles.

Al mismo tiempo, el artículo 2° de la Ley N° 13.927 establece como autoridad de aplicación a la policía de seguridad vial, en el ámbito de su competencia, y a las policías de seguridad en los casos de flagrancia.

Las Autoridades Municipales deberán contar con autorización previa del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos para el uso de instrumentos cinemómetros automáticos o semiautomáticos móviles en rutas nacionales o provinciales, caminos, autopistas, autovías o semiautopistas, que atraviesen su ejido urbano. Y por lo tanto, a tales fines, se deberán suscribir los correspondientes convenios.

Además, las personas que utilicen los mismos o labren infracciones con dichos equipos, deberán ser funcionarios públicos.

Teniendo en cuenta la sofisticación técnica de los instrumentos y elementos utilizados para el control de velocidad los funcionarios públicos pueden estar acompañados y asistidos por un personal técnico particular, quien bajo ninguna circunstancia realizará constatación de infracciones.

I. 7.- Las velocidades preventivas. Límites.

Los conductores deben circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

Los límites de velocidad establecidos por el art. 51 de la Ley Nacional N° 24.449 (al que, la Provincia de Buenos Aires adhiere en el art. 1 de la Ley N° 13.927), son:

a. En zona urbana:

- En calles: 40 km/h;
- En avenidas: 60 km/h;

b. En zona rural:

- Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;
- Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;
- Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
- Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;

c. En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;

d. En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto b. que tendrán el máximo de 100 km/h;

e. Límites máximos especiales:

- En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h;
- En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
- En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;
- En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.

Además, se respetarán los siguientes límites:

a. Mínimos:

- En zona urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía;
- En caminos y semiautopistas: 40 km/h, salvo los vehículos que deban portar permisos, y las maquinarias especiales;

b. Señalizados: los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación;

c. Promocionales: para promover el ahorro de combustible y una mayor ocupación de automóviles, se podrá aumentar el límite máximo del carril izquierdo de una autopista para tales fines.

I. 8.- Definición de operativo móvil de control de velocidad.

A los efectos del presente manual se denomina operativo móvil de control de velocidad a las acciones implementadas por la autoridad competente con el fin de fiscalizar el cumplimiento de las velocidades mínimas y/o máximas establecidas en la normativa vigente para determinada vía de circulación en la zona a controlar, mediante el uso de instrumentos cinemómetros y otros equipos o sistemas automáticos o semiautomáticos o manuales, fotográficos o no, móviles, cuya información no pueda ser alterada manualmente.

I. 9.- El instrumento de medición.

Un cinemómetro es un dispositivo diseñado para medir en tiempo real, la velocidad de un móvil. La aplicación más corriente es la determinación de las velocidades que presentan los vehículos automotores con objeto de controlar y supervisar los límites vigentes.

Existen distintos modelos de cinemómetros, pero todos se basan en la medida del tiempo.

El tiempo que se mide es el que tarda en llegar un haz de radiación electromagnética al punto de emisión, una vez que este se ha reflejado en el vehículo y regresa. Para efectuar la medida, estos aparatos han de estar previamente calibrados y perfectamente ubicados.

Los cinemómetros portátiles más comunes utilizan el efecto doppler, determinando la velocidad en función de la diferencia de frecuencia entre la onda emitida y la reflejada por el móvil o una emisión láser. También hay cinemómetros portátiles láser, que emiten un haz láser y miden el tiempo que demora en retornar su reflejo desde el móvil, calculan la distancia a la que se encuentra el móvil y en base a la medición de varias distancias sucesivas calculan la velocidad.

En la Provincia de Buenos Aires para el control de velocidades, en zonas urbanas o rurales, se implementa el uso de instrumentos cinemómetros móviles cuya información no puede ser alterada manualmente.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 28 de la Ley N° 13.927, *“Todo instrumento o sistema a utilizar en tal sentido, deberá ser homologado por los organismos nacionales o provinciales con competencia en el área, conforme lo determine la reglamentación. El Registro Único de Infractores de Tránsito será quien autorice el uso de todos estos dispositivos en jurisdicción provincial y municipal”*.

En la actualidad esta autorización la efectúa la DIRECCIÓN PROVINCIAL DE POLÍTICA Y SEGURIDAD VIAL (Subsecretaría de Transporte – Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos).

Cada equipo móvil requiere para estar en regla la **“Aprobación de Modelo”** y el **“Certificado de Verificación Primitiva Vigente”**, expedido por la Dirección Nacional de Comercio Interior.

a. Aprobación de modelo: Es el procedimiento por medio del cual los fabricantes, importadores o representantes del equipo, deberán solicitar los ensayos correspondientes a la aprobación de modelo al INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGÍA INDUSTRIAL (INTI).

El equipo y la documentación técnica serán verificados visual y funcionalmente por parte del Instituto mencionado en concordancia con las especificaciones proporcionadas por el fabricante, para determinar que se cumplen los requisitos establecidos en reglamentación en vigencia a la Resolución N° 753/98 de la ex Secretaría de Industria, Comercio y Minería del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, y su modificación según Resolución (SECI) 7/09.

Una vez obtenidos los protocolos certificando los resultados satisfactorios de la totalidad de los ensayos establecidos por la reglamentación y emitidos por el INTI, el fabricante importador o representante, deberá tramitar la aprobación de modelo ante la DIRECCIÓN NACIONAL DE

COMERCIO INTERIOR de la SUBSECRETARÍA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN.

b. Verificación primitiva: Cada unidad del equipo cuyo modelo haya sido aprobado, para ser comercializado debe haber sido sometida a verificación primitiva.

La verificación primitiva consiste en controlar que los instrumentos sometidos a estos ensayos cumplan con las características expresadas en la aprobación de modelo y lo que establece la reglamentación en vigencia de acuerdo a la Resolución N° 753/98 de la ex Secretaría de Industria, Comercio y Minería del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, y su modificación según Resolución (SECI) 7/09.

Los ensayos correspondientes a la verificación primitiva deberán solicitarse al INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGÍA INDUSTRIAL por el fabricante, importador o representante, quien manifestará que los equipos se encuentran en perfecto estado de funcionamiento y concuerdan con el modelo aprobado.

Una vez obtenidos los protocolos de la totalidad de los ensayos establecidos para la Verificación Primitiva, emitidos por el INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGÍA INDUSTRIAL, el fabricante, importador o representante, tramitará la correspondiente solicitud de certificado de verificación primitiva a la DIRECCIÓN NACIONAL DE COMERCIO INTERIOR de la SUBSECRETARÍA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN.

c. Verificación periódica: Deberá ser solicitada por el usuario del instrumento al INTI o a un laboratorio perteneciente al SAC –Servicio Argentino de Calibración y Medición–.

d. ¿Qué quiere decir “homologar”?: Homologar significa establecer iguales criterios, determinar las mismas características y especificaciones para un determinado instrumento o equipo.

En el caso de un cinemómetro, el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) tiene a su cargo la realización de ensayos periódicos para la homologación y verificación de los cinemómetros que funcionan en todo el país, independientemente de ser fijos y/o móviles o el sistema que utilicen, el ensayo está previsto para garantizar el cumplimiento de la reglamentación vigente. Las exigencias para el funcionamiento de los cinemómetros están pautadas en la Ley N° 19.511 de Metrología (Sistema Métrico Legal Argentino “SIMELA”), del año 1972, con los avances y modificaciones pertinentes.

En virtud de la normativa provincial, con posterioridad a la aprobación del modelo, y verificación primitiva, debidamente otorgadas por la DNCI, todo instrumento o sistema a utilizar deberá estar inscripto en el Registro de Proveedores de Tecnología para la Constatación de Infracciones de Tránsito según lo dispuesto en la Disposición N° 13/10, perteneciente a la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial (DPPSV) y poseer permiso de uso otorgado por dicha dependencia.

Asimismo, una vez inscripto el cinemómetro y habilitado su uso por la DPPSV, el organismo municipal deberá utilizar exclusivamente cinemómetros que cuenten con verificación periódica realizada por el INTI y calibración debidamente certificada cada 12 meses.

e. Exigencias: Cada unidad o móvil de control deberá contar con copia certificada de la documentación que acredite, la realización de verificaciones y calibraciones periódicas y poseer

en lugar visible un cartel informativo que indique el número de certificado o datos de identificación de la verificación periódica del equipo y certificado de calibración y sus fechas de vencimiento.

El agente público operador del equipo debe haber cumplimentado con las capacitaciones correspondientes al tipo de instrumento que se le asigne.

I. 10.- El Vehículo o Móvil.

Una estrategia de control de la velocidad altamente efectiva implica operaciones con cámaras de velocidad, que combinan operaciones con cámaras fijas y portátiles (con base en un vehículo).

a. Tipo de vehículo: El vehículo apropiado para la tarea de control de velocidad es tipo utilitario liviano, con acceso al sector de carga mediante dos puertas traseras batientes de apertura a 180º, apto para el transporte de dos pasajeros.

b. Condiciones del vehículo: Deberá contar con seguro vigente y Verificación Técnica Vehicular (VTV) vigentes, balizas, matafuego y todo otro elemento establecido como requisito para circular, según la Ley N° 13.927. Además, contener leyenda identificadora del organismo y dependencia a la que representa, según gráfica aprobada por la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial (DPPSV).

I. 11.- Recursos Humanos.

a. Agente o inspector de tránsito: Son las personas encargadas de ordenar el tránsito, disponer su detención, labrar las presuntas infracciones constatadas, secuestrar y trasladar los vehículos de los transgresores.

Es importante que, en la realización del operativo, ellos se aboquen exclusivamente a constatar la infracción y que agente público operador del equipo haya cumplimentado con las capacitaciones correspondientes al tipo de instrumento que se le asigne.

Los agentes deberán encontrarse debidamente uniformados e identificados (función y dependencia para la cual prestan servicios, con una leyenda que permita identificar el organismo al cual prestan esos servicios).

b. Personal policial: Cada puesto de control y/o notificación podrá contar con la asistencia de las fuerzas de seguridad.

El personal policial es el encargado de brindar la seguridad necesaria para el buen desenvolvimiento del operativo, previniendo situaciones de quebranto a las normas sociales de comportamiento y desenvolvimiento de las personas.

En caso de que la situación supere el límite impuesto, deberá actuar asumiendo los deberes de su cargo, acorde al marco legal vigente.

c. Operador técnico: Entendiendo que los instrumentos de medición constituyen una herramienta sofisticada para el control de infracciones, más específicamente, para detectar la

velocidad de circulación de los vehículos, el agente de tránsito podrá ser acompañado y asistido por un operador técnico, a fin de brindar apoyo al funcionario. Se debe asignar un operador técnico capacitado en el uso específico del instrumento asignado.

El operador técnico deberá poseer tarjeta azul que lo autorice a conducir el vehículo, uniforme de trabajo con identificación al organismo al que pertenece y pechera refractaria reglamentaria. Tarjeta de Identificación personal visible y Nro. de ART.

I. 12.- El equipamiento necesario.

Para la llevar a cabo el correcto desarrollo del operativo se requiere contar con los siguientes elementos:

- Móviles con leyenda identificadora del organismo y dependencia a la que representa, según gráfica aprobada por la DPPSV.
- Cinemómetro móvil homologado.
- Trípode o elemento de sujeción del cinemómetro.
- PC portátil (notebook, netbook o similar).
- Baterías adicionales para PC portátil.
- Cables de conexión para los equipos.
- Baterías (si es necesario para el cinemómetro).
- Elementos de comunicación (teléfono, Handy o similar).
- Sillas ergonómicas.
- Conos de señalización con base de goma de caucho macizo por zona.
- Cartelería y señalética reglamentaria (en concordancia con el "Sistema de Señalización Vial Uniforme" adoptado por la Dirección de Vialidad).
- Elementos de sujeción apropiados para la Cartelería.
- Identificación y Uniformes de los agentes actuantes.
- Chalecos reflectantes.
- Silbatos.
- Actas Únicas de Infracción.
- Planillas de resultados y artículos de librería (útiles, lapicera y/o lápiz y tablas de apoyo).
- Orden de Servicio.

II.- OPERATIVO DE CONTROL CON DETENCIÓN DE VEHÍCULOS.

II. 1.- Condiciones generales.

Los Operativos de Control de Velocidad deberán contar con un puesto de control, donde se ubica el cinemómetro y otro puesto donde se detiene al vehículo a fin de informarle el motivo de la detención, en cumplimiento con el artículo 28 de la Ley N° 13.927.

Cabe aclarar que la notificación o puesta en conocimiento del infractor a una distancia no superior a diez (10) kilómetros de ocurrido el hecho deberá realizarse siempre que las circunstancias así lo permitan.

Por otra parte, en caso de existir condiciones climáticas adversas al tránsito, que generen disminución de la visual, tales como: niebla, lluvia, nieve, humo u otros, se procederá a la

suspensión inmediata del operativo a fin de resguardar al personal, terceros y demás recursos materiales involucrados.

II. 2.- Obligaciones de la Dirección de Tránsito del Municipio.

Será obligación de las autoridades municipales:

- Efectuar relevamientos de los sitios a ser controlados.
- Determinar la ubicación de los puestos de control.

II. 3.- Elección del lugar

El puesto de control, donde se ubique el equipo móvil de constatación de velocidades, deberá ser un lugar seguro y visible para los vehículos que transitan por la vía, no pudiendo ocultarse el vehículo fiscalizador. El móvil de control debe ubicarse en zona segura y claramente visible para los conductores.

El puesto de notificación deberá encontrarse a una distancia no superior a diez (10) kilómetros de ocurrido el hecho de constatación de la falta y además deberá disponer de espacio adecuado para derivar a los vehículos fuera de la calzada correspondiente, evitando generación de obstáculos.

II. 4.- Montaje del operativo

a.- Cartelería preventiva: El operativo de control vial se debe disponer en una zona con cartelería vial que informe, de manera inequívoca, las velocidades máximas permitidas. Del mismo modo, se deberá indicar que la zona posee un control de velocidad por radar.

Toda la cartelería preventiva a utilizar, sea señalamiento vertical o móvil, deberá respetar las disposiciones contenidas en "Sistema de Señalización Vial Uniforme", adoptado por la Dirección de Vialidad, de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo L, Capítulo II del Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley N° 24.449.

En ningún caso podrán alterarse las velocidades máximas reglamentarias fijadas para el tramo de vía donde se monta el operativo, mediante la colocación de cartelería indicativa de límites máximos diferentes al permitido.

De acuerdo a la regla general deberán colocarse del lado derecho de la vía.

- **Señalización indicativa del tipo de operativo a desarrollar:** Deberá contener el pictograma reglamentario a la señal de Atención, correspondiente al grupo de señales preventivas de advertencia y leyenda que indique el tipo de control a desarrollar tal como: CONTROL DE VELOCIDAD o equivalente.
- **Señalización de velocidad máxima permitida:** Deberá corresponder a las señales prescriptivas de restricción, según lo dispuesto en el Anexo L, Capítulo II del Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley N° 24.449.

b.- Señalización en área constatación de la falta: En primer lugar, debe colocarse un cartel (señalización vertical móvil), que indique la existencia del puesto de fiscalización de velocidades a una distancia mínima de 500 metros del lugar donde se encuentra el equipo cinemómetro.

A 250 metros de dicho recorrido, podrá instalarse un segundo cartel de iguales características que el anterior.

Cuando los instrumentos cinemómetros se coloquen en sectores donde las velocidades permitidas fueran inferiores a los límites máximos de velocidad fijados por la ley, se deberá colocar en la señalización el límite de velocidad específico para la vía en dicha zona.

Asimismo, deberá realizarse un enconado desde el móvil y fuera de la vía de circulación, teniendo en cuenta la velocidad directriz de la vía donde se monta en operativo.

c.- Señalización en zona de notificación de la falta: En éste área de notificación, existe una zona de alerta donde, identificado el objetivo, se le indica al conductor del rodado que debe dirigirse a la zona de detención.

La zona de detención debe ubicarse sobre la banquina derecha donde se encuentra el personal y el móvil de la autoridad actuante.

Desde el lugar donde debe detenerse el vehículo deberá colocarse un cono cada 50 m, hasta una distancia de 200m, sobre la vía de circulación, punto en el que deberá colocarse un cartel (señalización vertical móvil), que indique la existencia del puesto de detención y control.

d.- Equipo de medición: El equipo de control de velocidad (cinemómetro móvil) debe estar con su calibración técnica vigente realizada por el INTI y se debe poseer una copia de la certificación emitida por la DNCI. También se debe disponer del manual de operación del mismo.

e.- Actividades en el área de constatación: Agentes de Control de Tránsito Municipal, deberán:

- Coordinar y supervisar los controles.
- Instalar puesto de control (móvil, conos, cartelería).
- Situar el vehículo en lugar seguro a 3 metros de la vía a controlar. De no ser posible, se utilizarán los conos para advertir la presencia del vehículo cerca de la vía.
- En los casos en que no fuera posible ubicar el vehículo de control vial en una zona segura se dispondrán los conos según lo describe y dispone la reglamentación vigente.
- En caso de detectarse exceso de velocidad, los agentes que manipulan el equipo deben dar inmediato aviso al puesto de notificación, de: tipo de vehículo infractor, marca, color, patente, y cualquier otro dato de interés.

El agente de tránsito es quien realiza la captura de las infracciones. El operador particular es un representante técnico y supervisa el correcto funcionamiento del equipo.

f.- Actividades en el área de detención: En la zona de alerta deberá ubicarse uno de los agentes, que deberá realizar señales para que el conductor sea advertido, pueda disminuir su velocidad y detenerse. Así señalará con el índice de la mano más cercana al vehículo y mirar directamente al conductor hasta que se haga contacto visual, esto acompañado de un silbato largo.

La otra mano levantada con la palma hacia el conductor hasta que pare. El Agente podrá con la mano que señaló, indicar el lugar exacto para la detención.

Detenido el vehículo, el agente debe apersonarse al conductor previendo todas las cuestiones de seguridad, identificarse, dando a conocer su función y dependencia para la cual presta servicios, e informar al conductor el motivo por el cual se procede a su detención.

Deberá solicitar DNI, cedula del vehículo, licencia de conducir y proceder a informar al conductor los motivos de la detención.

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

Una vez notificado, se podrá indicar al conductor que se encuentra habilitado para continuar circulando.

III.- OPERATIVOS DE CONTROL SIN DETENCIÓN.

En determinadas circunstancias no es procedente, ni conveniente la detención, ya que la misma puede afectar el normal desenvolvimiento y la seguridad del tránsito y las personas. Como así también la integridad física de quienes realizan el operativo.

Dicha circunstancia puede darse en zonas a controlar donde es imposible ubicar un lugar seguro para realizar el procedimiento de detención a una distancia no superior a diez (10) kilómetros de ocurrido el hecho.

En estos casos solo se procederá a montar el operativo de detección de infracciones de velocidad para su posterior notificación de forma postal.

III. 1.- Elección del lugar.

El puesto de control, donde se ubique el equipo móvil de constatación de velocidades, deberá ser un lugar seguro y visible para los vehículos que transitan por la vía, no pudiendo ocultarse el vehículo fiscalizador. El móvil de control debe ubicarse en zona segura y claramente visible para los conductores.

III. 2.- Montaje del operativo.

a.- Cartelería preventiva: El operativo de control vial se debe disponer en una zona con cartelería vial que informe, de manera inequívoca, las velocidades máximas permitidas. Del mismo modo, se deberá indicar que la zona posee un control de velocidad por radar.

Toda la cartelería preventiva a utilizar, sea señalamiento vertical o móvil, deberá respetar las disposiciones contenidas en "Sistema de Señalización Vial Uniforme", adoptado por la Dirección de Vialidad, de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo L, Capítulo II del Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley N° 24.449.

En ningún caso podrán alterarse las velocidades máximas reglamentarias fijadas para el tramo de vía donde se monta el operativo, mediante la colocación de cartelera indicativa de límites máximos diferentes al permitido.

De acuerdo a la regla general deberán colocarse del lado derecho de la vía.

- **Señalización indicativa del tipo de operativo a desarrollar:** Deberá contener el pictograma reglamentario a la señal de Atención, correspondiente al grupo de señales preventivas de advertencia y leyenda que indique el tipo de control a desarrollar tal como: CONTROL DE VELOCIDAD o equivalente.
- **Señalización de velocidad máxima permitida:** Deberá corresponder a las señales prescriptivas de restricción, según lo dispuesto en el Anexo L, Capítulo II del Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley N° 24.449.

b.- Señalización en área constatación de la falta: En primer lugar, debe colocarse un cartel (señalización vertical móvil), que indique la existencia del puesto de fiscalización de velocidades a una distancia mínima de 500 metros del lugar donde se encuentra el equipo cinemómetro.

A 250 metros de dicho recorrido, podrá instalarse un segundo cartel de iguales características que el anterior.

Cuando los instrumentos cinemómetros se coloquen en sectores donde las velocidades permitidas fueran inferiores a los límites máximos de velocidad fijados por la ley, se deberá colocar en la señalización el límite de velocidad específico para la vía en dicha zona.

Asimismo, deberá realizarse un enconado desde el móvil y fuera de la vía de circulación, teniendo en cuenta la velocidad directriz de la vía donde se monta en operativo.

c.- Equipo de medición: El equipo de control de velocidad (cinemómetro móvil) debe estar con su calibración técnica vigente realizada por el INTI y se debe poseer una copia de la certificación emitida por la DNCI. También se debe disponer del manual de operación del mismo.

d.- Actividades en el área de constatación: Agentes de Control de Tránsito Municipal, deberán:

- Coordinar y supervisar los controles.
- Instalar puesto de control (móvil, conos, cartelera).
- Situar el vehículo en lugar seguro a 3 metros de la vía a controlar. De no ser posible, se utilizarán los conos para advertir la presencia del vehículo cerca de la vía.
- En los casos en que no fuera posible ubicar el vehículo de control vial en una zona segura se dispondrán los conos según lo describe y dispone la reglamentación vigente.
- En caso de detectarse exceso de velocidad, quién manipula el equipo deben tener en cuenta que el agente de tránsito es quien realiza la captura de las infracciones, mientras que el operador particular es un representante técnico y supervisa el correcto funcionamiento del equipo.

Los controles deberán ser registrados según el modelo de planilla adjunto en “Anexo – Planilla de Relevamiento de Datos”, identificando los vehículos fiscalizados por el personal interviniente y patrullas afectadas al control.

Los datos consignados en la planilla deberán enviarse vía correo electrónico a la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial (DPPSV), en formato Excel, según modelo aprobado por la Unidad del Observatorio y Estadísticas en Seguridad Vial.

V.- INTERACCIÓN CON USUARIOS DE LA VÍA PÚBLICA

La autoridad actuante deberá dirigirse a todo usuario de la vía pública con un trato amable, respetuoso, correcto, firme y seguro. Se identificará y le hará conocer, en caso de una detención, el motivo.

Ante los requerimientos de un usuario de la vía pública o de un presunto infractor sobre el motivo de la actividad, metodología, validez, convenios vigentes, etc., el Agente de Tránsito debe comunicar que el procedimiento fue dispuesto por el municipio para controlar el cumplimiento de las leyes y reglamentaciones viales vigentes, para prevenir y disminuir la siniestralidad del municipio. En caso de otras consultas, deberá remitir la persona a la Dirección de Tránsito o al Juzgado de Faltas de turno.

V.1.- Pautas de actuación para la prevención de las agresiones.

En caso de que se estime que la integridad física del agente se encuentra en peligro, es aconsejable seguir determinadas pautas para reducir el riesgo de ser agredido. Se trata de adquirir y consolidar hábitos de seguridad en el lugar de trabajo.

Los consejos que se ofrecen a continuación son acciones simples y precauciones generales, no suficientes por sí mismas, sino complementarias a otras actuaciones y medidas.

Algunos de los comportamientos y actitudes recomendables ante situaciones conflictivas son:

- Informar a todas las personas que se considere necesario, de modo que estén preparadas para detectar situaciones de riesgo, agresiones y pedir ayuda o prestarla en caso necesario.
- En ninguna ocasión es conveniente realizar el operativo en solitario.
- Intentar una detección precoz de situaciones de riesgo, es decir, tratar de reconocer los primeros signos de peligro o las señales que preceden a los actos violentos.

Las señales de riesgo potencial de violencia se pueden percibir a través del lenguaje verbal, pero, sobre todo, del no verbal:

- **A nivel verbal:** insultos, amenazas más o menos explícitas, etc.
- **A nivel no verbal:** contracción de músculos de la cara o expresión facial tensa, puños apretados, mirada fija, señalar con el dedo, cambios de postura rápidos y sin finalidad concreta, tono de voz alto, etc.

- Ante una amenaza sutil, que no sea explícita, lo mejor es no darse por aludido, pues ello aumenta la probabilidad de que el potencial agresor efectúe finalmente un ataque directo.
- En caso de violencia verbal explícita y directa, se recomienda, en principio, no responder a las provocaciones y permanecer sin sobresaltarse (o al menos aparentarlo).

Para ello puede utilizarse una técnica asertiva denominada BANCO DE NIEBLA que consiste básicamente en aguantar la situación y dejar que la persona se desahogue, sin desafiarla.

Este comportamiento requiere el control de las reacciones emocionales, para lo que es necesario poseer ciertas habilidades de autocontrol y de manejo de la tensión.

Si la situación lo permite, se le informará en forma asertiva que el procedimiento fue dispuesto por el municipio para controlar el cumplimiento de las leyes y reglamentaciones viales vigentes, para prevenir y disminuir la siniestralidad del municipio. En caso de otras consultas, deberá remitir la persona a la Dirección de Tránsito o al Juzgado de Faltas de turno. Además, se le ofrecerá conocer la documentación del equipo de medición.

Algunas conductas pueden ayudar a que el interlocutor esté más receptivo aumentando la probabilidad de poder apaciguarlo o reconducirlo hacia un estado emocional más tranquilo:

El primer paso sería hacer un esfuerzo por comprender la conducta del individuo y empatizar con él (ponerse en lugar de sus sentimientos y emociones). Para ello, podemos escuchar activamente sus argumentos, demostrándole tanto con nuestro lenguaje verbal como no verbal, que le entendemos. La escucha activa, además, suele facilitar la liberación de la tensión emocional del potencial agresor.

Intentar no llevarle directamente el contrario: evitar discutir sus ideas y razones, no criticar su comportamiento, no restar importancia a sus quejas o críticas, etc.

Si es posible, se puede intentar hacer ver a la persona las consecuencias que podrían derivarse de sus acciones (es decir, fomentar el que tome conciencia de las implicaciones de sus actos), pero sin decirle lo que debe hacer.

Recalcar que, en caso de que el individuo esté muy alterado o tenga un ataque de cólera, de nada sirve intentar hablar o razonar con él, en ese estado no puede procesar la información, ni está en disposición de utilizar la lógica.

Si nos encontramos ante una persona que incrementa su agresión cuando la otra persona no se defiende (la pasividad o el miedo de la víctima aumenta su violencia verbal) pero sin embargo la probabilidad final de agresión física es mínima, existe la opción de requerirle con firmeza que se calme o responderle en su mismo tono siempre evitando usar amenazas, coacciones o insultos.

Es importante saber que determinados factores de nuestro lenguaje no verbal pueden actuar como desencadenantes de una agresión y otros como inhibidores de ésta. A continuación, se enumeran algunos de ellos:

- a. Desencadenantes de la agresión:** En general puede actuar como tal cualquier gesto o señal que pueda interpretarse como desafío, hostilidad o amenaza. Es recomendable evitar:

- Miradas excesivamente fijas, que pueden percibirse como increpantes, hostiles o provocadoras. Es decir, no es recomendable mantener un contacto visual prolongado.
- Tono de voz elevado. Sin embargo, sí está indicado que el tono sea firme y convincente.
- Señalar con el dedo, lo que puede interpretarse como un gesto acusatorio.

b. Posibles inhibidores de la agresión: Para disminuir la probabilidad de agresión se aconseja:

- Articular las palabras de forma clara, segura y sin titubeos.
- Sostener un ritmo tranquilo y pausado en el discurso.
- Mantener el cuerpo erguido pero relajado, es decir, postura segura, pero no altiva.

Existen estudios que demuestran que uno de los factores que influye a la hora de que el agresor escoja a su víctima es el aspecto corporal. Por ejemplo, una posición de hombros caídos, mirada baja, etc. da apariencia de inseguridad, lo que aumenta la probabilidad de ser escogida como víctima.

En resumen, teniendo en cuenta los preceptos del lenguaje corporal, lo más adecuado suele ser la adopción de un estilo de respuesta asertivo (hablar fluidamente, gestos firmes, postura erecta, etc.) y evitar un estilo pasivo (ojos mirando hacia abajo, vacilaciones, voz baja, postura hundida, etc.) o agresivo.

c. Forma de acercarse a un vehículo detenido:

- En caso de actuar en pareja, siempre han de acercarse los dos agentes. El agente que conduce nunca se queda en el vehículo.
- El agente que interviene ha de acercarse a la ventana del conductor haciendo una rápida observación de quien o que es lo que hay en el interior del vehículo. Ha de situarse en la zona de peligrosidad relativa (entre la puerta delantera y la trasera y ha de respetar la distancia de seguridad)
- El agente ha de solicitar al conductor que pare el motor.
- El agente que refuerza ha de colocarse en la parte lateral posterior derecha del vehículo, a una distancia desde donde pueda observar todos los movimientos de los ocupantes.
- El agente interviniente saludará y solicitará la documentación de forma clara, concreta y correcta.
- Nunca hay que inclinarse para hablar con el conductor ni apoyarse en ninguna parte del vehículo.
- Los agentes no han de colocarse nunca delante ni detrás del vehículo detenido en ninguna situación, por muy normal que parezca.
- En el caso que se trate de motocicletas, el agente que actúa ha de colocarse ligeramente detrás del conductor, de forma que este tenga que mantener el dialogo con el agente en una posición entre girada. El agente que cubre la acción no ha de cambiar su posición ni su función.
- En paradas nocturnas se le indicará al conductor que encienda la luz interior del vehículo.

d. Precauciones: Indicadores de que la situación no se puede manejar dentro de estos parámetros y pasa a ser de alto riesgo:

- Las personas que, a la vez que gritan, intentan empujar al agente.
- Las personas que gesticulan de forma agresiva.

- Las personas que dicen que tienen un arma y no estamos en una situación en la que este hecho sea apropiado.
- Las personas sobre las cuales el agente tiene la certeza de que ha cometido un acto delictivo.

Se intentará no elevar la tensión y se tranquilizará de la mejor manera al/los interpellados manteniendo siempre la firmeza. Si se aprecia dificultad para ello o no hay respuesta positiva, el agente actuante se dirigirá al vehículo mientras el otro mantiene la cobertura, labrará el acta de constatación correspondiente con los datos que posea dejando constancia de lo ocurrido y se dará autorización para que el infractor reanude su marcha.

V. 2.- Pautas de Actuación para el Agente agredido.

a. Situación de agresión física / verbal. Solicitud de ayuda: En la medida que las circunstancias lo permitan, se advertirá al agresor/a de lo inadecuado de su comportamiento y de las consecuencias que su proceder le puede acarrear.

El auxilio de un compañero servirá para contener y/o acabar con la situación de violencia, además de que puedan actuar como testigos de los hechos si ello fuera preciso.

b. Comunicación urgente a la Fuerza Policial: Si a pesar de los intentos de disuadir al agresor, la situación de violencia o agresión persista, a juicio del trabajador se procederá a avisar a la Fuerza Policial y se solicitará que se persone urgentemente en el lugar donde se desarrollan los hechos para acabar con esta situación.

c. Traslado al Servicio de Medicina Ambulatoria o Urgencias y documentación de lesiones: En el caso de que se pueda presuponer la existencia de lesiones, el agente agredido, siempre que sea posible acompañado de un compañero, se dirigirá a recibir asistencia sanitaria, donde solicitará el correspondiente informe o parte de lesiones.

d. Comunicación oficial del incidente: Se pasará a notificar por escrito el hecho, sin perjuicio de la comunicación oral inmediata de los hechos acaecidos al inmediato superior, con el fin de adoptar las medidas oportunas.

e. Denuncia ante el órgano competente: El trabajador afectado, si lo ve oportuno formulará la correspondiente denuncia.

Existen dos formas de poner en conocimiento los hechos constitutivos de la agresión, bien de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, bien del Ministerio Fiscal, Tribunal competente o Juzgado de Instrucción.

V. 3.- Conceptos Básicos de Seguridad

- Independientemente que formen pareja habitual o no, al comienzo de los servicios se tendrá claro que rol adoptará cada uno de los participantes del operativo en la interacción con el ciudadano. Uno es el que habla y actúa, y el otro es el que le protege y le da cobertura.
- En cualquier actuación de pareja, las decisiones han de ser consensuadas, ya que la dotación es responsable de sus actos en conjunto.

- Nunca se ha de dar nada por seguro. La presunción de comportamiento y en especial de documentaciones, puede llevar a situaciones falsas.
- Siempre ha de mantenerse la distancia de seguridad. Como mínimo, la longitud del brazo del interlocutor.
- Hay que ser firme pero comprensivo. La persona que se intenta parar, identificar o interpelar ha de saber lo que se propone el agente, y tiene que saber qué piensa hacerlo de la forma más cómoda para los dos.
- Tratar de usted/caballero/señora al ciudadano. Evitar los reproches personales o juicios de valor hacia este, y en todo caso limitarse a mencionar cuál es la conducta errónea.
- El control de cualquier incidente ha de estar en manos del agente; Eso debe notarse en su forma de hablar y proceder. Se ha de evitar la rectificación constante de decisiones.
- Los procedimientos expuestos a continuación tienen como objetivo hacer consistente el comportamiento corporal con el correcto y eficaz empleo de la fuerza verbal y la advertencia.

VI.- ANEXO

PLANILLA DE RELEVAMIENTO DE DATOS

FECHA		LUGAR DE RELEVAMIENTO DE DATOS			CANTIDAD DE VEHICULOS			SEÑALIZACIONES
PARQUE		ESTADO DE CALLE			ESTADO DE VELOCIDAD			OBSERVACIONES
PUNTO DE RELEVAMIENTO		LUGAR DE RELEVAMIENTO			TIPO DE CONTROL			OBSERVACIONES
VEHICULO		CONDICIONES			CONDUCTA			INFRACCIONES
NO.	Marca	Modelo	Año	Color	Estado de Velocidad	Estado de Vehículo	Estado de Conducir	Tipos de Infracción
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21								
22								
23								
24								
25								
26								
27								
28								
29								
30								
31								
32								
TOTAL RELEVADO					TOTAL INFRACCIONES			
REFERENCIAL TIPO DE VEHICULO								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
AUTOS	MOTOS	TANQUES	CARROCHAS	UTILITARIOS	OTROS	OTROS	OTROS	OTROS

VII.- ÍNDICE.

I.- INTRODUCCIÓN.

- I. 1.- Marco socio- económico
- I. 2.- Objetivo del Manual
- I. 3.- ¿Por qué controlar velocidad?
- I. 4.- Métodos de vigilancia y control de la velocidad
- I. 5.- Fundamentos y principios legales
- I. 6.- Autoridad de Aplicación
- I. 7.- Las velocidades preventivas. Límites
- I. 8.- Definición de operativo móvil de control de velocidad.
- I. 9.- El instrumento de medición
- I. 10.- El Vehículo o Móvil
- I. 11.- Recursos Humanos
- I. 12.- El equipamiento necesario

II.- OPERATIVO DE CONTROL CON DETENCIÓN DE VEHÍCULOS.

- II. 1.- Condiciones generales
- II. 2.- Obligaciones de la Dirección de Tránsito del Municipio
- II. 3.- Elección del lugar
- II. 4.- Montaje del operativo

III.- OPERATIVOS DE CONTROL SIN DETENCIÓN.

- III. 1.- Elección del lugar
- III. 2.- Montaje del operativo

IV.- EL REGISTRO DEL OPERATIVO DE CONTROL.

V.- INTERACCIÓN CON USUARIOS DE LA VÍA PÚBLICA.

- V.1.- Pautas de actuación para la prevención de las agresiones
- V. 2.- Pautas de Actuación para el Agente Agredido
- V. 3.- Conceptos Básicos de Seguridad

VI. ANEXO.

- Planilla de Relevamiento de Datos.

VII. INDICE.