



ANEXO I

1
x



PLAN NACIONAL DE CONTROL (2010)

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	pág. 2
OBJETIVOS.....	pág. 4
ETAPAS del PLAN.....	pág. 6
MÓDULOS DE CONTROL.....	pág. 15
PROTOCOLO DE FISCALIZACIÓN Y CONTROL.....	pág. 32



INTRODUCCIÓN

La siniestralidad vial constituye uno de los principales problemas actuales que afectan a la comunidad, con lo que en este sentido la organización mundial de la salud la ha considerado como una pandemia, debido a la gran cantidad de muertes como consecuencia de accidente de tránsito. Asimismo, debe tenerse presente las consecuencias ulteriores a los accidentes, tales como: secuelas físicas y psicológicas a mediano y largo plazo, grandes cantidades de gasto de fondos públicos y privados como consecuencia de la atención de las lesiones, de las secuelas emocionales y psicológicas pos trauma, y en la rehabilitación de los mismos.

La toma de conciencia por parte de toda la comunidad es el principal objetivo que se debe perseguir en pos de paliar el mencionado problema, de manera tal que resulta de suma importancia las tareas desplegadas por los agentes que trabajan en forma directa en la fiscalización y control del tránsito y en las investigaciones de los siniestros viales.

Por esta situación, la consolidación de un sistema integral de Seguridad Vial en el ámbito nacional constituye uno de los temas claves que el Gobierno Nacional ha instalado en la agenda pública desde la segunda mitad de la década del 2000. El primer Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009, el Convenio Federal sobre "Acciones en materia de tránsito y seguridad vial" ratificado por Decreto N° 1232 del Poder Ejecutivo Nacional y posteriormente por Ley N° 26.353 y, principalmente, la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial por Ley N° 26.363); son ejemplos concretos del interés por parte del Poder Ejecutivo Nacional para definir y consolidar una estrategia que convierta esta problemática en política de Estado, sostenible en el tiempo, y que permita revertir en un corto plazo los alarmantes niveles de siniestralidad vial que aún imperan.

En este contexto legal y político, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en coordinación con las distintas jurisdicciones provinciales, municipales y Ciudad



Autónoma de Buenos Aires, se ha propuesto impulsar medidas que procuren disminuir la elevada tasa de siniestralidad vial existente en nuestro país como así también, focalizar en el trabajo de toma de conciencia a la sociedad sobre las propias acciones que se traducen en un riesgo importante a la hora de conducir y la responsabilidad sobre las mismas. Si bien existen algunas conductas que no son sancionables por las leyes vigentes, implican riesgos importantes para la seguridad vial y que inciden e incluso determinan siniestros viales, y que, para evitarlas, es necesario el accionar consciente de la sociedad.

Mediante el presente Plan, se pretende integrar y consolidar de forma aunada el "Plan Nacional de Control de Alcoholemia", el "Plan Nacional de Control de Velocidad" y el "Plan Nacional de Controles Específicos" (control del uso de cinturón de seguridad, control de uso de casco en moto, más otros controles incorporados recientemente). Dichos planes creados bajo el marco legal de la Ley Nacional Nº 26.363 pueden implementarse por módulos para asegurar la efectividad en su aplicación, que con las demás acciones específicas de concientización asociadas, para lograr una correcta aplicación siguiendo un protocolo común, uniforme y armonizado en todas las jurisdicciones del territorio nacional en materia de seguridad vial.

En los últimos tiempos se incorporaron dentro de los controles específicos tradicionales otras verificaciones que la experiencia demuestra que deban ser consideradas como esenciales: adelantamiento indebido, luces bajas encendidas y uso del celular.

OBJETIVOS



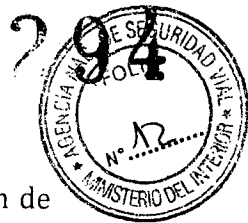
Objetivo General

El Plan de Control Integral para la Seguridad Vial tiene como propósito articular esfuerzos del sector público y privado y de la sociedad civil en general, en la ejecución de las acciones de protección, seguridad y concientización para todos los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional, de tal forma que se reduzca sustancialmente la siniestralidad en el país, y en particular el número de personas fallecidas por siniestros viales.

El objetivo de este Plan Integral, se enmarca en los fines propuestos por el Poder Ejecutivo Nacional, como fundamento de la creación de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, de disminuir la tasa de siniestralidad en un cincuenta por ciento (50%) en el lapso de cinco (5) años, y que pretende contribuir, mediante el uso de herramientas específicas y de diferentes tecnologías, disminuir en un cinco por ciento (5%) los siniestros viales ocasionados por el incumplimiento de las exigencias legales establecidas en materia de tránsito y seguridad vial, y que consista en modificar la conducta de la sociedad, disminuyendo los siniestros fatales, producto principalmente de factores humanos.

Objetivos Específicos

- Optimizar la utilización de la red vial, reduciendo la congestión y la siniestralidad, para el buen orden y disfrute de las vías por parte de los usuarios.
- Disminuir los riesgos o la incidencia de los siniestros viales, promoviendo el compromiso de los distintos sectores de la sociedad con la seguridad vial y la acción conjunta coordinada entre los organismos estatales involucrados.
- Promover acciones permanentes de seguridad vial, mediante el uso eficiente de los recursos institucionales, humanos y materiales disponibles.



- Unificar y coordinar las operaciones de las autoridades de aplicación de todas las jurisdicciones del país, en todos los ámbitos de referencia de la seguridad vial integral.

- Desarrollar programas de información, concientización y sensibilización de seguridad vial para toda la población con las adaptaciones a condiciones geográficas y socio-culturales que derivan de la extensión y diversidad del país.

- Garantizar la movilidad segura de todos los actores, personas y bienes bajo las más convincentes medidas de protección, por medio del recurso y talento humano acorde a las necesidades de la ciudadanía y al modelo de movilidad actual y de transporte masivo.

- Fortalecer los operativos de control de tránsito en puntos críticos.

- Ejercer controles de tipo preventivos, educativos y de regulación de cumplimiento de las normas de tránsito e instrumentados de manera modular.

- Brindar servicios de la más alta calidad en seguridad vial, coordinando, impulsando y fiscalizando la implementación de políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional.

- Generar cambios de avanzada con tecnología de punta e inteligencia aplicada a todos los procedimientos de tránsito, creando las más altas expectativas del debido proceso ante quienes les compete desarrollar el tema de la seguridad vial.

f



ETAPAS del PLAN

Respecto a la instrumentación temporal del Plan de Control se proyecta desarrollarlo en tres etapas. Una primera etapa de atención inmediata; destinando recursos a los principales puntos negros de las diferentes jurisdicciones del país. La segunda etapa pretende atender de manera preventiva los corredores con mayor flujo vehicular. Y finalmente una tercera etapa, que se puede aplicar en paralelo con las otras dos, donde se da atención a eventos según una calendarización específica.

Primera Etapa - Atención inmediata

En esta etapa se busca, a través de los controles, abordar la problemática en seguridad vial con mayor urgencia en los principales puntos críticos de diferentes jurisdicciones establecidos oportunamente por la Dirección de Estadística Vial¹ de la ANSV.

En la actualidad los puntos críticos son los siguientes:

8

¹ Los puntos críticos serán actualizados periódicamente por la Dirección de Estadística Vial



Buenos Aires

Lugar	Tramo	
	desde	hasta
CABA		Rivadavia
CABA		Corrientes
CABA		San Juan
CABA		Córdoba
CABA		Santa Fe
CABA		Belgrano
CABA		9 de Julio
CABA		Lima
CABA		Cabildo
CABA		Del Libertador
CABA		Lima y Brasil
CABA		Rivadavia y San Pedro
CABA		Lima y Garay
CABA		Entre Rios y Rivadavia
CABA		Entre Rios y San Juan
CABA		Álvarez Thomas y G. Pérez
CABA		9 de Julio y San Juan
CABA		Belgrano y Paseo Colon
CABA		Entre Rios y Caseros
CABA		Rivadavia y Bocayá

Catamarca

Lugar	Tramo	
	desde	hasta
Ruta Nac. 38	Puesto Caminero El Pantanillo	San Fernando del Valle de Catamarca
	Localidad Amadores	Cuesta del Toral
Ruta Nac. 157		Altura El Bosquecillo
Ruta Nac. 38		Altura Localidad La Soledad (San María)



Chubut

Lugar	Tramo	
	desde	hasta
Ruta Nac. 3	Km 1825	Km 1829
	Km 1834	Km 1840
Ruta Nac. 25	Km 250	
Ruta Nac. 26	Km 6	Km 75
Ruta Nac. 259	Km 1	Km 26
Ruta Prov. 2	Km 5	Km 60
Ruta Prov. 1	Km 0	Km 14
Ruta Prov. 7	Km 1	Km 7
	Km 175	
Ruta Prov. 17	Km 10	Km 33
Ruta Prov. 39	Km 0	Km 27

Entre Ríos

Lugar	Tramo	
	desde	hasta
Ruta Nac. 12	Km 447	Km 457
	Km 400	Km 410
	Km 129	Km 139
Ruta Prov. 11	Km 28	Km 38
	Km 8	Km 18
Ruta Prov. 1	Km 3	Km 13



Mendoza

Lugar	Tramo	
	desde	hasta
Acceso sur - Lujan de cuyo.	Calle J.J. Paso	Calle Azcuenaga
Dpto de Las Heras		Av. Champagnat
Ruta 7 - Dpto de Santa Rosa	Santa Rosa	La Dormida
Ruta 7 . Dpto. de San Martín		Puente del Río Mendoza
Ruta 153 . Dpto. de Santa Rosa		Distrito de Las Catitas
RUTA 40 - Dpto. de Malargue		Distrito El Sosneado
RUTA 40 - Dpto. de Tunuyán		Km 86
RUTA 40 Dpto. de Lavalle	Km 3321	Km 3686
Ruta 40. Dpto. de San Carlos	Esquinas	Pareditas
Ruta Internacional 7 - Dpto. de Lujan de Cuyo. (Paraje Agua de las Avispas).	Km 1132	Km 1178
RUTA 92 - Dpto. de Tunuyán		Vista Flores
Dpto. de San Martín		Carril Montecaseros
RUTA 16 . Dpto. Lujan de Cuyo		Distrito El Carrizal
RUTA 143 - Dpto. de San Rafael.	Cañada Sexa	Salto Las Rosas
Ruta 188 - Dpto. Gral. Alvear	Distrito de Bowen	Los Huarpes
Ruta 143 - Dpto. de Gral. Alvear		Paraje La Guevarina
RUTA 143 - Dpto. de Gral. Alvear		Paraje Carmensa

Misiones

Lugar	Tramo	
	desde	hasta
		Km 1338,2
		Km 1341
		Km 1343,67
		Km 1348,5
Ruta Nac. 12		Km 1366
		Km 1440
		Km 1491
		Km 1530
Ruta Nac. 14		Km 931
Ruta Prov. 17		Km 21



Neuquén

Lugar	Tramo	
	desde	hasta
Ruta Nac. 22	Pje. Challaco	
	Km 1256 Senillosa	
	Km 1281 P. Huincul	
Ruta Nac. 237	Km 1476 P. del Aguila	
Ruta Nac. 231	Mirador Lago Espejo Km 74,5	
Ruta Prov. 14	Pje. Piedras	

Salta

Lugar	Tramo	
	desde	hasta
Ruta Nac. 34	Km 1395 - Cnel. Conejo	Km 1450 - Aguaray
	Loc. de Colonia Santa Rosa	Loc. de Embarcación
Ruta Nac. 9	KM 1545	Km 1590
Ruta Nac. 51	Km 1 - Ciudad de Salta	Km 70 - Campo Quijano
Ruta Nac. 68	Km 125	Km 175
	Km 50	Km 125
Ruta Nac. 9/34	Km 1410	Km 1447
Ruta Nac. 50	Km 1470	KM 1550
	Loc. de Pichinal	Loc. de Oran

San Luis



Lugar	Tramo	
	desde	hasta
Ruta Nac. 7	Desaguadero (Km 550)	
	Villa Mercedes (Km 701)	
	Fraga (Km 740)	
	La Cumbre (Km 770)	
	Pescadores (Km 798)	
	Alto Pencoso (Km 800)	
Ruta Nac. 146	La Orqueta (Km 205)	
	El Toro Negro (Km 450)	
Ruta Nac. 147	La Tranca (Km 690)	
Ruta Nac. 148	Concaran (Km 892)	
Ruta Nac. 188	Union (Km 660)	
Ruta Nac. 148	Concaran (Km 892)	
Ruta Prov. 3	Beazley (Km 75)	
Ruta Prov. 5	Villa de Merlo (Km 8)	
Ruta Prov. 9	El Trapiche (Km 12)	
Ruta Prov. 18	Potrero de los Funes (Km 16)	
Ruta Prov. 20	Juana Koslay (Km 9)	
	La Toma (Km 50)	
Ruta Prov. 55	Nueva Galia (Km 40)	

7

294



Santiago del Estero

Lugar	Tramo	
	desde	hasta
Ruta Nac. 34	Km 400 - Palo Negro	Km 499 - Casares
	Km 500 - Casares	Km 599 - Garza
	Km 600 - Garza	Km 699 - Banda
	Km 700 - Banda	Km 799 - Pozo Hondo
	Km 800 - Pozo Hondo	Km 900 - Rapelli
Ruta Nac. 9	Km 900 - Ojo de Agua	Km 1000 - Loreto
	Km 1001 - Loreto	Km 1100 - Acceso Sur Capital
	Km 1101 - Acceso Sur Capital	Km 1200 - T. Rio Hondo
Ruta Nac. 64	Km 0 - Capital	Km 100 - Lavalle
Ruta Nac. 89	Km 0 - R34	Km 100 - Suncho Corral
	Km 101 - Suncho	Km 181 - Roverisi
Ruta Nac. 16	Km 320 - P de los Guanacos	Km 490 - Urutau
Ruta Nac. 157	Km 1020 - Frias	Km 1120 - San Pedro

Tucumán

Lugar	Tramo	
	desde	hasta
Ruta Nac. 38	Cruce con Ruta Prov 329	Calle Azcuenaga
	Cruce con Ruta Prov 327 - Altura Arcadia	
	Acceso Norte a Rio Seco La Dormida	
	Acceso Ppal. A León Rouges	
La Banda del Rio Sali - Alderetes	Confluencia de Av. Eva peorn, Av. Salta y Calle	
Ruta Prov. 306	Cruce con empalme que une Ruta Nac. 9 con	



Segunda Etapa - Atención preventiva

Esta etapa busca, a través de los controles, abordar la problemática en seguridad vial de manera preventiva en rutas con mayor flujo vehicular.

Su implementación será de acción continua y permanente, generando la sinergia necesaria para continuar con el impulso de esta importante actividad para la Seguridad Vial, coordinando con todas las jurisdicciones nacionales la ejecución de la acción encomendada.

En función de los informes elaborados por la Dirección de Estadística Vial, las rutas de cada Jurisdicción a ser considerados en esta etapa son las siguientes:

Listado de rutas con mayor afluente vehicular:

Región	Rutas
Región Buenos Aires	Autovía 2, RN 3, RN 7, RN8, RN9,
Región Litoral	RN 14, RN 12, RN 14, RN 174
Región Centro (Córdoba)	RN 7, RN 8, RN 9,
Región Norte	RN9, RN 40, RN 38
Región Cuyo	RN 40, RN 38. RN 7
Región Patagonia	RN 3, RN:40, RN 22

Tercera Etapa - Atención por demanda específica

La implementación de esta fase se dará paralelamente con las otras etapas y pretende abordar los controles de tránsito según estacionalidad y demanda por fecha o evento específico.

Todos los controles serán intensificados durante los períodos vacacionales, fechas festivas, fines de semanas largos, y/o festividades regionales.



También, se preverán por agenda calendario, días específicos² con el fin de llevar a cabo en el ámbito de todo el territorio nacional, algún control en forma particular y exclusiva, como por ejemplo el del transporte de cargas en horarios y días que establezca la norma en cumplimiento del art. 39 de la Ley. 24.449; con la intención de homogenizar los controles y fomentar la concientización de los conductores sobre la importancia que significa el respecto a las normas de tránsito y de la seguridad vial.

Fechas Prioritarias

31/1/2010 al 2/1/2011	Inicio de año/ inicio de quincena vacacional
14/1/2011 al 16/01/2011	Recambio de quincena vacacional
28/1/2011 al 1/2/2011	Recambio de quincena vacacional
11/2/2011 al 15/2/2011	Recambio de quincena vacacional
25/2/2011 al 1/3/2011	Recambio de quincena vacacional
24/3/2011	Día Nacional de la Memoria por la verdad y la Justicia.
20/4/2011 al 24/4/2011	Semana Santa
25/5/2011	Primer Gobierno Patrio (ver posibilidad de corrimiento)
17/6/2011 al 20/6/2011	Paso a la inmortalidad del Gral. Manuel Belgrano
Julio 2011	Receso invernal
12/8/2011 al 15/8/2011	Paso a la inmortalidad del Gral. José de San Martín.
7/10/2011 al 10/10/2011	Día de la Tradición.
23/12/2011 al 25/12/2011	Navidad.

² La agenda puede ser modificada a partir de cambios establecidos por las autoridades nacionales o federales y, además, debe estar supeditado a situaciones específicas y coyunturales de cada región del país.

MÓDULOS DE CONTROL

Por las particularidades de cada control y para poder optimizar su aplicabilidad, se hace necesario que tengamos que considerar tres módulos diferentes (módulos de controles específicos; módulo de control de velocidad y módulo de control de alcoholemia). Luego, en función a los recursos disponibles y/o a las necesidades, las jurisdicciones optarán por la implementación parcial o total del programa.

Estas medidas de control se implementarán por intermedio de las Fuerzas de Seguridad Nacionales y/o Provinciales y eventualmente, desde la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, puede brindarse apoyo por intermedio de sus patrullas si fuera necesario.

Que el desarrollo sea modular permite contemplar las particulares previsiones que cada uno requiere para su operatoria eficiente, con la planificación y coordinación previa para concentrar el procedimiento de fiscalización, y que su aplicación sea dada de diferentes maneras en forma conjunta, es decir, todos los módulos aplicados en la misma instancia de manera integral o seleccionados acorde a las necesidades que se evidencien y a la problemática específica de cada jurisdicción en sus puntos críticos.

En cada uno de los módulos de control se actuará según un protocolo de procedimiento estandarizado en todo el territorio nacional, unificando de esta manera los criterios de determinación y control. (Ver Protocolo de Fiscalización).



MODULO A - CONTROLES ESPECIFICOS**Sub Módulo I: Control del uso de cinturón de seguridad.**

Controles rutinarios.

El control se realizará sobre el conductor y en cada pasajero del vehículo fiscalizado tal como lo establece la norma, observando que todos utilicen cinturón de seguridad.

También los controles contemplarán el correcto uso del cinturón de seguridad y ubicación de los menores dentro del vehículo; tal cual lo especifica el inciso G.2 del Anexo I del Art. 40 de la Reglamentación General de la Ley Nº 26.363.

A saber: Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correaje correspondiente y los menores de CUATRO (4) años deben viajar en los dispositivos de retención infantil correspondientes.

Todos los ocupantes del vehículo deben utilizar cinturón de seguridad, razón por la cual sólo podrá viajar el número de pasajeros acorde al número de cinturones que posea el transporte; tal como lo prevé el artículo 40 del Anexo I del Decreto Nº 779/95, modificado por el Decreto Nº 1716/08.

Los controles serán estrictos en lo relativo a garantizar que, no sólo, la totalidad de los ocupantes del vehículo posean el cinturón de seguridad, sino que se encuentre colocado de forma correcta. (Ver Anexo I)

294



Campañas de concientización para el uso del cinturón de seguridad de alto impacto, segmentado por público objetivo.

Se encuentra demostrado que las campañas de concientización social respecto a la importancia del uso del cinturón de seguridad son una de las principales herramientas para combatir esta conducta.

Las campañas deben comprender la entrega de folletos en los sitios de control, charlas o eventos relacionados con la seguridad vial; la instauración de cartelera fija o móvil y la emisión de mensajes a través de los medios masivos de comunicación social, sean ellos escritos, radiales o televisivos.

Los actos deberán ser orientados hacia los diferentes usuarios de vehículos, considerando sus ámbitos de actuación social, sus edades y demás definiciones publicitarias.

Sub Módulo II: Control de uso de casco en moto.

Controles rutinarios.

Esta medida pretende focalizar los controles rutinarios en la vía pública en el uso del casco en la conducción de una motocicleta.

El control se realizará sobre el conductor y cada pasajero del vehículo fiscalizado, previendo, tal como lo establece el inciso J, del artículo 40 de la Ley Nº 24.449, que todas las personas transportadas en la motocicleta utilicen el casco de seguridad reglamentario.

7
x



A saber:

Casco de seguridad para motocicletas: elemento que cubre la cabeza, integralmente o en su parte superior, para protegerla de eventuales golpes.

Debe componerse de los siguientes elementos:

- ✓ Cáscara exterior dura, lisa, con el perfil de la cabeza y con un relleno amortiguador integral de alta densidad, que la cubra interiormente, de un espesor no inferior a VEINTICINCO MILÉSIMAS DE METRO (0,025 mm);
- ✓ Acolchado flexible, adherido al relleno, que ajuste el casco perfectamente a la cabeza, puede estar cubierto por una tela absorbente;
- ✓ Debe cubrir como mínimo la parte superior del cráneo partiendo de una circunferencia que pasa DOS CENTÉSIMAS DE METRO (0,02 m) por arriba de la cuenca de los ojos y de los orificios auditivos. No son aptos para la circulación los cascos de uso industrial u otros no específicos para motocicletas.
- ✓ Sistema de retención, de cintas de DOS CENTÉSIMAS de metro (0,02 m) de ancho mínimo y hebilla de registro, que pasando por debajo del mentón sujeta correctamente el casco a la cabeza;
- ✓ Puede tener adicionalmente: visera, protector facial inferior integrado o desmontable y visor transparente;
- ✓ Exteriormente debe tener marcas retrorreflectivas ubicadas de manera tal que desde cualquier ángulo de visión expongan una superficie mínima de VEINTICINCO CENTÉSIMAS DE METRO CUADRADO (0,25 m²);
- ✓ Interiormente debe llevar una etiqueta claramente legible que diga:
"Para una adecuada protección este casco debe calzar ajustadamente y permanecer abrochado durante la circulación. Está diseñado para absorber un impacto (según Norma IRAM 3621/62) a través de su

394



destrucción o daño. Por ello cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (aún cuando el daño no resulte visible)";

- ✓ El fabricante debe efectuar los ensayos de la Norma IRAM 3621/62 e inscribir en el casco en forma legible e indeleble: su marca, nombre y domicilio, número de inscripción en el Registro Oficial correspondiente, país de origen, mes y año de fabricación y tamaño. También es responsable el comerciante que venda cascos que no se ajusten a la normativa vigente;

Los controles serán estrictos en lo relativo a garantizar, no sólo que la totalidad de los ocupantes de la motocicleta utilicen casco, sino que éste sea el reglamentario y esté debidamente sujetado. (Art. 33 Ley 26.363)

Campañas de promoción para el uso del casco de alto impacto segmentado por público objetivo

Se encuentra demostrado que las campañas de concientización social respecto a la importancia del uso de casco son una de las principales herramientas para combatir esta conducta.

Las campañas deben comprender la entrega de folletos en los sitios de control, charlas o eventos relacionados con la seguridad vial; la instauración de cartelería fija o móvil y la emisión de mensajes a través de los medios masivos de comunicación social, sean ellos escritos, radiales o televisivos.

Los actos deberán ser orientados hacia los diferentes usuarios de vehículos, considerando sus ámbitos de actuación social, sus edades y demás definiciones publicitarias.

8



Sub Módulo III: Luces bajas y adelantamiento indebido

Las luces bajas encendidas durante el día hacen que los vehículos sean notorios tanto para los peatones como para los automovilistas visualizando un automóvil a mayores distancias.

Conducir los días nublados o de lluvia con las luces bajas aumenta la percepción pudiendo visualizar con suficiente antelación en un ambiente con escasa luz natural. Una de las principales ventajas es que al utilizarlas durante el día, permiten evidenciar cuál es el sentido en el que circula un vehículo en una ruta de doble mano, evitando confusiones a los conductores a la hora de realizar una maniobra o un sobrepaso.

De acuerdo a la Ley N° 25.456 la cual modifica el artículo 47 de la Ley N° 24.449, establece que en la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31 y 32 y deberán encender sus luces observando las siguientes reglas:

- ✓ Luces bajas: mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda el uso de la luz alta y en cruces ferroviarios.
- ✓ Es recomendable su uso en todo tipo de vías y zonas, aunque la ley solo haga referencia a rutas nacionales, puesto que también en algunos caminos existen numerosas zonas de sombras de alto contraste que reducen la visión de vehículos, así como en zonas con árboles y otros elementos que proyectan sombras.

Con respecto al adelantamiento indebido es sancionable de acuerdo a lo que establece el artículo 42 de la Ley N° 24.449 que se desarrolla a continuación:



El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas:

- a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando;
- b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso;
- c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral;
- d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento;
- e) El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad;
- f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso;
- g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente;
- h) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:
 - 1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;
 - 2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta.



Controles rutinarios:

A través de los controles se pretende concientizar y exigir la utilización de las luces bajas encendidas y la realización de forma correcta de los adelantamientos, ya que es un elemento más que ayuda a disminuir la elevada cantidad de fallecidos en siniestros de tránsito que tenemos en nuestro país.

Estos controles, deberán ser realizados mediante la utilización de sistemas electrónicos o automatizados. Estos sistemas controladores de luces bajas y adelantamiento indebido trabajan a través de la captura de imágenes de aquellos vehículos que están cometiendo la infracción. Dichos controles cuentan con un sistema de grabación de video activado por el movimiento de los vehículos que circulan por el carril a fiscalizar. Una vez obtenidos los registros de video, estos son estudiados por el personal especializado.

Campañas de promoción para la concientización de la utilización de luces bajas y la realización de adelantamientos en forma correcta.

La realización de campañas de concientización es una herramienta más para aportar a la disminución de los siniestros viales que están en un incremento importante hoy en nuestro país.

Las campañas deben comprender la entrega de folletos, la misma debe ser específica en la temática en la que se está realizando la prevención. Debe ser entregada en los sitios de control, charlas o eventos relacionados con la seguridad vial; la instauración de cartelería fija o móvil y la emisión de mensajes a través de los medios masivos de comunicación social, sean ellos escritos, radiales o televisivos.

Los actos deberán ser orientados hacia los diferentes usuarios de vehículos, considerando sus ámbitos de actuación social, sus edades y demás definiciones publicitarias.



Sub Módulo IV: Uso de Teléfono Celular y elementos similares.

El nivel de "atención" de los seres humanos, se concentra en una sola dirección. Cuando se está conduciendo y hablando por teléfono celular o utilizando algún elemento similar en forma simultánea se produce una "mezcla" de información, lo cual se traduce al cerebro en una "confusión" o "error", cuando a esto se le suma una situación que requiere de la activación de los reflejos como por ejemplo, el cruce sorpresivo de un peatón, la gran cantidad de información que requiere nuestra atención, provoca un bloqueo debido a la saturación de información. Es por eso que no se debe usar ningún dispositivo de comunicación que produzca una distracción al conductor.

Los estudios llevados a cabo, dieron como resultado que:

- ✓ Se aumenta el tiempo de respuesta motriz de un 33% a un 38%.
- ✓ El 75% de los que hablan, no perciben con exactitud la presencia de peatones y ciclistas.
- ✓ Se pierde la atención a las señales en un 70%.
- ✓ Desaparece completamente la noción de velocidad real a la que se encuentra desplazándose.
- ✓ Aumenta el riesgo de incidentes más de 400%, especialmente en ruta y a más de 80 km/h.³

Controles rutinarios:

Esta medida pretende focalizar los controles rutinarios en la vía pública haciendo tomar conciencia al conductor sobre los riesgos que se corre al hablar por teléfono celular o utilizar cualquiera de sus variantes (manos libres, Bluetooth) lo cual distrae e incrementa el riesgo de involucrarse en un siniestro.

Mediante los controles se debe:

³ Boletín de Prensa "Seguridad Vial para una Conducción Segura"- Instituto de Seguridad y Educación Vial- Agosto 2004.

- ✓ Advertir al conductor de los riesgos que corre al usar el teléfono celular mientras el vehículo esté en movimiento.
- ✓ aconsejar al conductor a que salgan de la ruta o camino y se estacione en un lugar seguro antes de iniciar una llamada por celular.



Campañas de promoción para la concientización en el uso del teléfono celular y elementos similares.

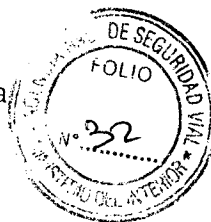
Debido a que la utilización de teléfonos celulares y dispositivos similares no es sancionable por las leyes nacionales de tránsito, la única herramienta con la que se puede combatir esta conducta es a través de las campañas de concientización.

Las campañas deben comprender la entrega de folletos en los sitios de control, charlas o eventos relacionados con la seguridad vial; la instauración de cartelera fija o móvil y la emisión de mensajes a través de los medios masivos de comunicación social, sean ellos escritos, radiales o televisivos.

Los actos deberán ser orientados hacia los diferentes usuarios de vehículos, considerando sus ámbitos de actuación social, sus edades y demás definiciones publicitarias.

MODULO B - CONTROL DE LA VELOCIDAD

Consiste en controlar, juntamente y en coordinación con las autoridades locales el cumplimiento de las velocidades mínimas y máximas establecidas en la normativa vigente, según la zona a fiscalizar. (Ver Anexo II)



Este módulo requiere de recursos humanos, técnicos y físicos para la correcta implementación de los procedimientos de control, estos son:

a) El espacio físico adecuado para realizar el operativo de control (ver Protocolo de Control);

b) Equipos de radares móviles debidamente homologados; Asimismo quien opere dicho instrumental sobre rutas, caminos, autopistas y semi-autopistas de jurisdicción nacional, como así también los responsables del labrado de las actas y sus firmas, deberán contar con matrícula que los habilite expedida por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

c) Móvil policial y personal de la jurisdicción competente del operativo planificado (policías provinciales, policía federal, gendarmería, prefectura, según corresponda);

d) Inspectores de tránsito del distrito de donde se lleve a cabo el operativo en caso de corresponder;

e) Actas de constatación de infracciones;

f) Material educativo sobre la seguridad vial y en el particular del control de velocidad objeto del procedimiento;

g) Protocolo de procedimiento;

h) Resumen ejecutivo de la planificación del control en curso.

MODULO C - CONTROL DE ALCOHOLEMIA

Consiste en realizar un control preventivo sobre el nivel de alcohol en sangre del conductor. A modo ilustrativo se adjunta gráfico con los niveles permitidos y riesgos posibles al conducir bajo el efecto del alcohol.

Niveles permitidos según el Art. 48 de la Ley 24449:

Tipo de conductor	gr/l
Conductores profesionales	0,0 gr/l
Conductores de motovehículos	0,2 gr/l
Conductores particulares	0,5 gr/l

Este módulo requiere de recursos humanos, técnicos y físicos para la correcta implementación de los procedimientos de control, estos son:

- a) El espacio físico adecuado para realizar el operativo de control (ver protocolo);
- b) Los alcoholímetros / etilómetros debidamente calibrados y homologados y, en su caso, la cantidad suficiente de accesorios descartables conforme la planificación del operativo;
- c) Móvil policial y personal de la jurisdicción de competencia del operativo planificado (policías provinciales, policía federal, gendarmería, prefectura);
- d) Inspectores de tránsito del distrito de donde se lleve a cabo el operativo en caso de corresponder;



e) Grúa/s de traslado para automotores objeto del procedimiento de control;

f) Playa o depósito para el destino de traslado de automotores secuestrados;

g) Medios de comunicación y elementos de señalización del operativo, entre ellos carteles, balizas, conos, chalecos y linternas;

h) Personal sanitario;

i) Actas de constatación de infracciones;

j) Material educativo sobre la seguridad vial y en el particular del control de alcoholemia objeto del procedimiento;

k) Protocolo de procedimiento;

l) Resumen ejecutivo de la planificación del control en curso.

Procedimiento de Control

La comprobación del estado de intoxicación alcohólica del conductor, deberá llevarse a cabo de conformidad con lo previsto por el artículo 73 del Decreto N° 779/95 con la modificación del Decreto N° 1716/08, reglamentario de la Ley Nacional 26.363. En tal sentido deberá procederse de la siguiente manera:

1. La autoridad de control competente requerirá de los conductores de vehículos a motor y bicicletas su sometimiento a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones.

La negativa a ello constituye una falta y presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el Artículo 48, inciso a) de la Ley



24.449 y, en tal caso, si la intoxicación alcohólica resulta ser manifiesta y evidente deberá, además, proceder conforme lo determinado por los incisos a.1 y c) del Artículo 72 del Decreto N° 779/95.

Las intoxicaciones alcohólicas se determinan conforme las precisiones establecidas por la normativa vigente para cada caso.

2. Practicar dichas pruebas mediante alcoholímetros u otros mecanismos de control debidamente homologados que se ajusten a uno de los métodos aprobados por la autoridad sanitaria competente.

3. Ante resultado positivo, además de las sanciones previstas para el inciso m) del Artículo 77 y el Artículo 86 de la Ley 24.449, se requerirá, de ser necesario, la intervención de la autoridad sanitaria pertinente de cada jurisdicción para su debida atención médica, pudiendo resguardarse el vehículo en un sitio seguro conforme la modalidad que establezca la autoridad jurisdiccional competente y lo previsto en el inciso c) del artículo 72 del presente Decreto, como también, adoptarse otras medidas alternativas seguras que prevea la autoridad interviniente en cada jurisdicción.

A petición del interesado se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, a criterio de la autoridad, pudiendo consistir en la repetición del test de alcoholemia o bien, en análisis de sangre, orina u otros análogos que se determine y aprobados por la autoridad sanitaria competente. Las pruebas de contraste podrán realizarse en el lugar mediante la asistencia del personal sanitario que deberá encontrarse en el área, a través del mismo instrumental, o en el hospital público más cercano de utilizarse otra metodología de contraste. En caso de confirmarse el resultado que se contrasta, los gastos que demanden las pruebas estarán a cargo del conductor requirente.

4. El resultado de estas mediciones deberá asentarse en un formulario o ticket de control expedido por el alcoholímetro / etilómetro, que deberá ser anexado



al acta de infracción, este último en caso de que el etilómetro permita esta posibilidad, conteniendo la siguiente información:

- mención e identificación en ambos documentos de aquellos datos que permitan identificar al alcoholímetro o medio de comprobación utilizado, tipo y resultado de la prueba de contraste realizada en su caso;
- otras circunstancias del conductor, además de las consignadas en el acta y cualquier otro dato relativo a la comprobación de la falta;
- firmas de la autoridad de comprobación interviniente y del conductor si se aviniere a ello, si no lo hiciere se dejará constancia, pudiendo firmar testigos.
- hora exacta en que se practican las correspondientes mediciones.

Intervenciones y roles en el procedimiento de control:

Las intervenciones y roles en un procedimiento de control hacen a la funcionalidad y definen el éxito de lo que se planifica y lo que en términos de control de alcoholemia se lleva a la práctica.

Es base fundamental para el éxito de cualquier operativo de alcoholemia que el mismo se planifique conforme la normativa vigente en el cual se enmarca el Plan de Control, siguiendo a los efectos de la planificación el protocolo que en términos de procedimiento estandariza la acción de control de alcoholemia.

La planificación debe contemplar la convocatoria de los recursos humanos que intervendrán en el operativo para la realización de una reunión previa al mismo, a los efectos de desarrollar el resumen ejecutivo en el cual se fijará los objetivos específicos a cumplimentar, la determinación del lugar idóneo de actuación, disposiciones de seguridad que hacen al establecimiento físico del control y su correcta señalización, la disposición de los recursos técnicos y físicos, la asignación



especifica de los roles y la disposición del personal afectado a las diferentes tareas que hacen al operativo de control.

Implementando el procedimiento se desarrollarán las siguientes funciones de servicio con respecto a los recursos humanos y los correspondientes recursos técnicos y físicos.

En el protocolo de procedimientos y roles se especificará detalladamente, para cada uno de los actores intervinientes, sus funciones y desempeños en particular:

Fuerzas de Seguridad o Cuerpos Policiales: pudiendo tratarse de Policías Provinciales, Policía Federal, Gendarmería y/o Prefectura. Son responsables de la seguridad del operativo. Si interviniesen Inspectores de Tránsito de distrito serán también responsables de estas funciones.

Personal Sanitario: en una primera aproximación, el Ministerio de Salud de la Nación considera Personal Sanitario a toda persona que desarrolla su actividad profesional en el ámbito asistencial, Promoción y prevención de la salud. Cuyo perfil deberá ser profesionalizado y matriculado o no pero deberá contar con la capacitación adecuada en Promoción y prevención de la Salud (Agente Sanitario) con la reglamentación y/o normativas emanadas desde este Ministerio de Salud. Ejemplos: Enfermería profesional, Licenciados en enfermería, Agentes Sanitarios y médicos.

Inspectores de Tránsito: son los responsables de ordenar el tránsito, realizar las detenciones de los vehículos, constatar las infracciones, labrar las actas correspondientes, secuestrar y trasladar los vehículos de los infractores en caso de corresponder jurisdiccionalmente.

Espacio Físico del Operativo: debe ser un lugar adecuado en materia de seguridad vial para realizar operativos de control y contar con todas las condiciones de seguridad y señalización que marque el protocolo en base a lo previsto en el Protocolo de Preparación del Puesto de Control. (Ver Anexo III)



Alcoholímetros / Etilómetros: son los mecanismos homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial a los efectos de constatar la concentración en masa de etanol mediante el análisis del aire pulmonar profundo, utilizable con fines probatorios.

Material Educativo: material grafico alusivo a las causas y los efectos provocados por el uso excesivo del alcohol en la conducción en el marco de la política preventiva de seguridad vial.

Grúas y Playas o Depósitos de Secuestro: son el medio y el destino del secuestro de los vehículos que sus conductores arrojaran un resultado positivo en el control de alcoholemia.

Elementos de Señalización y Comunicación: se trata de todos los elementos y medios que hacen a la señalización, seguridad y comunicación del operativo.

Actas de constatación de infracciones: las actas de constatación van acompañadas del ticket control que expide el alcoholímetro / etilómetro operado por personal sanitario, en caso de que el etilómetro permita esta posibilidad.

Quien opere el instrumental, como así también los responsables del labrado de las actas y sus firmas, deberán contar con matrícula que los habilite expedida por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.



PROTOCOLO DE FISCALIZACIÓN Y CONTROL

En lo que respecta al presente protocolo, el mismo se desarrolla con la intención de homogeneizar el cumplimiento de las políticas de fiscalización y control, y en la voluntad de que las fuerzas y agentes nacionales competentes en la materia se ajusten en un consenso generalizado a una misma metodología de trabajo para la instrumentación y ejecución de los controles de tránsito.

1.- CONCEPTOS GENERALES DE FISCALIZACIÓN Y CONTROL.

La fiscalización y el control del tránsito constituye la medida inmediata y ejecutiva con que cuenta el estado para llevar adelante y concretar políticas direccionadas a la seguridad vial, observando y corrigiendo las conductas disvaliosas de los circunstanciales conductores y acompañantes, como así también erradicando de las vías de circulación a todos aquellos vehículos que por infringir las normas resultan una amenaza latente para la seguridad vial.

En definitiva, la fiscalización y control del tránsito se traduce en la forma que posee el estado para lograr reducir la tasa de siniestralidad vial existente en la República Argentina.

1.1.- Marco Normativo.-

Cabe destacar que por el artículo 1º de la Ley Nº 26.363⁴ se creó a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, como organismo descentralizado en el ámbito del

⁴ "Créase la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado, la que tendrá como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales".



Ministerio del Interior de la Nación, cuya misión es la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, siendo, tal como lo establece el artículo 3º de la mencionada norma, la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales.

Asimismo, entre las funciones asignadas a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL por su norma de creación se encuentra la de colaborar con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial.

Por su parte, y conforme lo dispuesto por el artículo 2º de la Ley Nº 24.449⁵ (t.o. según Ley Nº 26.363) los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la

⁵ "COMPETENCIA. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asígnese a las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional. La Nación, a través de Gendarmería Nacional y las provincias, suscribirán con los alcances determinados por el artículo 2º del decreto 516/07 y por el artículo 2º del decreto 779/95, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios.

La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente, específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la Ley Nacional de Tránsito 24.449, su reglamentación y lo establecido en la presente ley.

Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso



Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones constituyen las autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en la ley de mención.

En este sentido su segundo párrafo establece que "el Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen..." asignando las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional, estableciendo que la Nación, a través de Gendarmería Nacional y las provincias, suscribirán con los alcances determinados por el artículo 2º del Decreto Nº 516/07 y por el artículo 2º del Decreto Nº 779/95, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios.

Al respecto, el artículo 20º del Decreto Nº 1716/08⁶ al reglamentar el apartado de esta norma -la competencia- dispone que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en conjunto con el MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, a través de su SECRETARÍA DE SEGURIDAD INTERIOR, constituye la

de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez".

⁶ "La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones del país las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen.

La Nación a través de Gendarmería Nacional, y las provincias, suscribirán con los alcances determinados en el Convenio Federal en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, el artículo 2º del Decreto 516 del 15 de mayo de 2007 y el artículo en reglamento, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales y demás espacios de dominio público nacional, siendo al efecto la autoridad de aplicación la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en conjunto con el MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, a través de su SECRETARÍA DE SEGURIDAD INTERIOR".



autoridad de aplicación de las normas contenidas en la Ley Nacional de Transito Seguridad Vial N° 24.449.

2.- FUNCIONARIOS Y AGENTES ENCARGADOS DEL CONTROL.

Entre los objetivos primordiales del presente protocolo de actuación se encuentra el de fortalecer y homogeneizar las condiciones operacionales del personal encargado de efectuar los controles de transito y/o la colaboración en los operativos de transito, según corresponda.

En este sentido, es dable remarcar que conforme lo dispuesto por el artículo 4º inciso g) de la Ley N° 26.363⁷ la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL colaborara con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial.

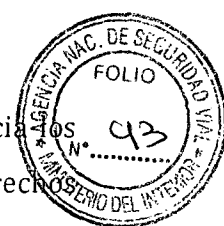
2.1.- Funciones de los agentes de la ANSV.

Todo agente que desarrolle las funciones de fiscalización y control del tránsito deberá en general:

- Promover y potenciar la aptitud, actitud, compromiso y transparencia de los funcionarios encargados de ejercer la fiscalización y control del tránsito a los fines de consolidar el aspecto institucional del organismo que representan.

⁷ "Colaborará con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control de tránsito y de la seguridad vial".

394



- Fortalecer el conocimiento de los agentes respecto del trato hacia los usuarios de la vía pública, basado en el respeto a la Ley y a los Derechos Humanos.
- Propagar y difundir la importancia institucional y social de los controles de tránsito y seguridad vial en cada una de las jurisdicciones donde se llevan a cabo los controles a fin de concientizar sobre el valor que tienen los mismos y de esta manera, reforzar la imagen de los organismos de fiscalización y control del Estado.
- Divulgar y difundir por diferentes medios de comunicación las políticas que el Estado lleva adelante en lo concerniente a la seguridad vial, de manera tal, de obtener a nivel social un cambio de conducta y consecuentemente lograr a través de medidas de prevención lograr reducir la tasa de siniestralidad vial existente.

Los Agentes, en particular deberán:

- Brindar recomendación a los usuarios de la vía pública sobre los sitios seguros de detención, la señalización y previsiones ante el detencimiento programado o imprevisto.
- Hacer llegar a los circunstanciales conductores y acompañantes distintos consejos útiles para la prevención de la siniestralidad vial, tales como la utilización del cinturón de seguridad, uso de cascos, uso de las luces bajas encendidas en rutas, autopistas y autovías durante las 24 hs, forma correcta de circulación, como así también sobre el estado de la vía pública por la que circulan, cuestiones climáticas, posibles interrupciones, vías alternativas y toda otra circunstancia que resulte de interés en pos de la seguridad vial.

8



2.1.1.- Actitud que deben tomar el funcionario actuante en la fiscalización y control.

Una vez iniciado el procedimiento y detenido el vehículo a controlar, la autoridad actuante deberá apersonarse al conductor previendo todas las cuestiones de seguridad e identificarse -función y dependencia para la cual presta servicios- y hacerle conocer el motivo por el cual se procede a fiscalizarlo. El trato con el conductor debe ser cortés, correcto, firme y seguro.

2.1.2.- Procedimiento ante detención de vehículo.

Los agentes, como así también los dispositivos/elementos utilizados para el ejercer el control de fiscalización deberán ubicarse en una posición claramente visible.

Una vez iniciado el procedimiento y detenido el rodado a controlar, la autoridad debe apersonarse al conductor previendo todas las cuestiones de seguridad, identificarse (función y dependencia para la cual presta servicios), y hacerle conocer el motivo por el cual se procede a fiscalizarlo y la documentación que debe presentar y exhibir. El trato con el conductor debe ser cortés, correcto, firme y seguro.

Por la seguridad del Agente y el público en general, los Agentes estacionarán el móvil afectado al operativo de forma tal que no entorpezcan los sectores primarios, secundarios y terciarios del operativo.

En el caso de los operativos nocturnos los móviles deberán estar con las balizas y perimetrales encendidas de manera tal que a una determinada distancia pueda ser advertido el puesto de control.

El Agente deberá estar atento al tránsito y mantener una posición erguida, alerta y equilibrada, sin realizar ademanes con el silbato ni tampoco con los elementos que se esté utilizando para evitar confundir al conductor.



Para lograr un control efectivo de forma ordenada, segura y correcta se deberá tener en cuenta de detener un vehículo a la vez, salvo que la situación lo amerite, podrá ser detenido un segundo vehículo. Una vez despejada la zona de control, se reanudará la detención.

Señales usadas para el direccionamiento de tránsito:

Para parar el flujo de tránsito:

Señalar con el índice de la mano más cercana al vehículo y mirar directamente al conductor que será parado hasta que se haga contacto visual, esto acompañado de un silbato largo.

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

Cuando se desee parar un vehículo en vía de alta velocidad, los Agentes deberán tomar, aún mayor recaudos a una distancia promedio de (200mts. A 300 mts. antes del puesto) y deberán realizar señales tales como para que los conductores sean advertido del puesto de control y puedan disminuir su velocidad y así enfrentar el tránsito a ser detenido.

Una vez finalizado el control:

Señalar al conductor que debe iniciar la marcha, haciendo contacto visual.

Extendiendo los brazos a la altura de los hombros, con una mano le indica al conductor la dirección a donde debe dirigirse y con la otra realiza un movimiento de afuera hacia adentro formando un ángulo de 90 grados, a la vez realiza dos silbatos cortos, repitiendo esto cada diez segundos, los cuales indican que puede movilizarse.

El silbato deberá ser usado para complementar las señales manuales:



- El silbato largo significa parada a los conductores.
- Dos silbatos cortos significan que pueden continuar su marcha.

Uso de linternas en la oscuridad:

Debido a la reducción en la visibilidad, los Agentes deben ser más precavidos al dirigir el tránsito en la oscuridad. Luces de emergencia y otros dispositivos visuales deben ser usados para advertir a los conductores que se aproximan, de la presencia de los Agentes. Los Mismos deben estar al tanto que al ser iluminados por luces intensas los conductores tendrán una reducción en su visibilidad.

Linterna tipo bastón con luz roja, debe ser usada para reforzar las señales manuales.

El haz de luz de la linterna, podrá ser apuntado atravesando de forma continua el pavimento enfrente de los autos que se aproximen, como una señal para hacer que paren.

El haz de luz de la linterna podrá ser encendido y apagado rápidamente en dirección del vehículo que se aproxime, con la intención de llamar la atención del conductor.

El haz de luz de la linterna deberá moverse a lo largo de la calzada en una forma de arco que viene y va, con la intención de indicar al vehículo el camino que debe seguir

2.2.- Elementos con lo que debe contar el agente de tránsito.

Para efectuar los operativos de fiscalización y control del tránsito los agentes dependientes de los organismos competentes en la materia deberán disponer



indispensable y mínimamente de los elementos de seguridad vial, dentro de los cuales se encuentran:

- Conos;
- Chalecos refractarios;
- Silbato;
- Linterna;
- Balizas de mano;
- Conos de señalización;
- Balizas para conos;
- Cartelería preventiva que indique el tipo de control que se está efectuando, etc.

2.3.- Organismos con potestad para ejercer operativos de fiscalización y control del tránsito.

Los organismos con potestad suficiente para ejercer la fiscalización y control del tránsito son:

- Policía Federal Argentina en Jurisdicción Federal y Policía Provincial en rutas provinciales y/o nacionales.
- Gendarmería Nacional Argentina en rutas nacionales y en otras jurisdicciones, a título de colaboración, previa suscripción de los convenios específicos.
- Prefectura Naval Argentina en zonas portuarias.
- Policía de Seguridad Aeroportuaria en zonas aeroportuarias.
- Agentes Municipales de tránsito en zonas municipales y rutas nacionales que atraviesan el ejido urbano.
- Agentes del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en jurisdicción de dicha ciudad.



2.4.- Utilización del acta unificada de infracciones.

Conforme la Disposición N° 104/09 de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, publicada en el B.O. con fecha 18/01/10, se utilizará en todos los casos el acta unificada de infracciones (Ver Anexo I). Eventualmente podrá utilizarse el Acta pertinente de la Jurisdicción que corresponda, en coordinación con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

2.5.- Actuación en caso de siniestro vial.

En caso de siniestro vial, los agentes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberán:

- Señalizar el lugar del siniestro.
- Restringir en conjunto con la autoridad competente, la circulación siempre y cuando se viera afectada la seguridad vial.
- Dar aviso a los servicios de emergencias que fueran necesarios – bomberos, ambulancias, policía de cada jurisdicción, concesionarios e informales sobre el estado de la situación del siniestro, lugar, vehículos involucrados, cantidad de personas, de victimas etc.-
- Preservar el lugar del siniestro a los fines de que puedan realizar las tareas de peritajes correspondientes.
- Establecer la circulación si esta hubiera sido restringida.
- Comunicar a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL sobre las particularidades del siniestro.

3.- TIPO DE CONTROLES.

3.1.- Control rutinario.

✓



El control rutinario es aquel que realiza la autoridad de aplicación de manera constante, como forma rutinaria de su actuación.

Consiste en la detención en su marcha de cualquier vehículo con el objetivo de comprobar supuesta infracciones de tránsito. Estos controles solo se limitan a la verificación de la documentación del conductor, de su aptitud, de los ocupantes, y del vehículo.

Los controles rutinarios pueden clasificarse en:

- Estáticos: Son los que se realizan deteniendo el móvil de la autoridad de aplicación en lugares predeterminados, para lo cual, establecido el objetivo, desde la zona de alerta se le indicará al conductor del rodado que se dirija a la zona de control y se detenga, siempre teniendo en cuenta las distancias de frenado según condiciones climáticas, estado del pavimento y densidad de vehículos que circulan por el lugar.
- Móviles: Son los que se realizan con el móvil de la autoridad en movimiento, sin preparación previa del lugar de control y respondiendo generalmente a la actitud del conductor de un vehículo, presumiéndose o comprobándose transgresiones a las normas de tránsito.

3.2.- Tipos de controles según el objetivo.

3.2.1.- Control de Documentación de vehículos: En este tipo de control se deberá solicitar:

1.- *Licencia Nacional de Conducir* otorgada por Municipalidades u organismos provinciales, cuyos centros de emisión y/o impresión, hayan sido certificados y homologados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y categorizada acorde al vehículo en el cual se desplaza. La misma deberá contener los siguientes datos:

- a.- Número de coincidencia con el de la matricula de identidad del titular;
- b.- Apellido, nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular;



- c.- Clase de licencia, especificando tipos de vehículos que lo habilita a conducir;
- d.- Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para conducir. A su pedido se incluirá la advertencia sobre alergia a medicamentos u otras similares;
- e.- Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor;
- f.- Grupo y factor sanguíneo del titular;
- g.- A pedido del titular de la licencia se hará constar su voluntad de ser donante de órganos en caso de muerte.

Cabe destacar que en virtud de lo dispuesto por los incisos M) N) O) S) C) W) X) Y) del art 77^º ⁸ Supuesto de retención de licencia (Citar incisos).

- 2.- *Documento Nacional de Identidad* mediante el cual se acredite la identidad del conductor.
- 3.- *Cedula de Identidad del vehículo (denominada Cedula Verde)*.
- 4.- *Cedula azul* en caso de que el conductor no sea el propietario de vehículo.
- 5.- *Póliza de seguro obligatorio*.

⁸ Constituyen faltas graves las siguientes:

- m) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales.
- n) La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia hasta un DIEZ POR CIENTO (%10).
- o) La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos.
- s) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario.
- c) Las que afecten por contaminación el medio ambiente.
- w) La conducción de vehículos a contramano.
- x) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria.



94

3.2.2.- Asimismo, y conforme lo previsto en el artículo 40º de la Ley Nº 24.449⁹ para poder circular con automotores es indispensable:

- a.- *Placa de identificación del dominio*, la cual debe ser legible de tipos normalizados y sin aditamentos.
- b.- *Balizas portátiles normalizadas*
- c.- *Matafuegos*¹⁰

Contenidos Reglamentarios de los matafuegos

Tipo de vehículo	Contenido
Vehículos particulares	1 kg
Vehículos pick-ups	2,5 kg
Vehículos camiones	10 kg

⁹ "Para poder Circular con automotor es indispensable:

- a) Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente;
- b) Que porte la cédula, de identificación del mismo;
- c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 68;
- d) Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos ;
- e) Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo en la presente ley;
- f) Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas;
- g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero.
- h) Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino;
- i) Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, so riesgo de aplicación del artículo 72 inciso c) punto 1.
- j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma tiene parabrisas, su conductor use anteojos;
- k) Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos".

¹⁰ En todos los casos los matafuegos deben estar cargados con polvo químico, seco, clase ABC, ya que éste es efectivo contra fuegos de combustible líquidos, sólidos o eléctricos.

f



294

c. El número de ocupantes debe guardar relación con la capacidad para la que fue construido el vehículo y no deben estorbar al conductor. Los menores de 10 deben viajar en el asiento trasero y los menores de 4 años deben viajar en los dispositivos de retención infantil correspondiente.

d.- *Sistema de iluminación*: conforme lo dispuesto por el artículo 31º de la Ley Nº 24.449¹¹ los automotores deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación:

1.- *Faros delanteros*: de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, esta de proyección asimétrica;

¹¹ "Los automotores para personas y carga deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación:

- a) Faros delanteros: de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica;
- b) Luces de posición: que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:
 - 1. Delanteras de color blanco o amarillo;
 - 2. Traseras de color rojo;
 - 3. Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación;
 - 4. Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación;
- c) Luces de giro: intermitentes de color amarillo, delante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados;
- d) Luces de freno traseras: de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste;
- e) Luz para la patente trasera;
- f) Luz de retroceso blanca;
- g) Luces intermitentes de emergencia, que incluye a todos los indicadores de giro;
- h) Sistema de destello de luces frontales;
- i) Los vehículos de otro tipo se ajustarán a lo precedente, en lo que corresponda y:
 - 1. Los de tracción animal llevarán un artefacto luminoso en cada costado, que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás;
 - 2. Los velocípedos llevarán una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás;
 - 3. Las motocicletas cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incisos a) al e) y g);
 - 4. Los acoplados cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incisos b), c), d), e), f) y g);
 - 5. La maquinaria especial de conformidad a lo que establece el artículo 62 y la reglamentación correspondiente.

Que prohibido a cualquier vehículo colocar o usar otros faros o luces que no sean los taxativamente establecidos en esta ley, salvo el agregado de hasta dos luces rompe niebla y, sólo en vías de tierra, el uso de faros busca huellas".

1



204

2.- *Luces de posición*: que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:

2.1.- Delanteras de color blanco o amarillo;

2.2.- Traseras de color rojo;

2.3.- Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación.

e.- *Luces de giro*: intermitentes de color amarillo, delante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados;

f.- *Luces de freno traseras*: de color rojo, las que se encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar este;

g.- *Luz para patente trasera*;

h.- *Luz de retroceso blanca*;

i.- *Luces intermitentes de emergencia*, que incluye a todos los indicadores de giro;

j.- *Sistema de destello de luces frontales*;

Los acoplados deben poseer en buen estado las luces de posición, de giro, de freno traseras, de la patente trasera, de retroceso blancas y las intermitentes de emergencia.

k.- *Luces bajas encendidas*: los vehículos deberán circular con las luces bajas encendidas en todas las rutas nacionales, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la alta (en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen) y en cruces ferroviarios (conforme el inciso a) del Artículo 47 de la Ley N° 24.449¹², modificado por la Ley 25.456).

¹² Luces bajas: mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios.



l.- *Luces de posición y patentes encendidas*: los vehículos automotores deben circular con las luces de posición y de la patente trasera siempre encendidas. (Conforme el inciso c) del Artículo 47 de la Ley N° 24.449¹³, modificado por la Ley 25.456).

m.- *Neumáticos en buen estado*: los rodados deben poseer sus neumáticos en muy buen estado de rodaje -sin fallas- y con canales con profundidad en su banda de rodamiento -no debe poseer los neumáticos lisos (conforme Artículo 48, inciso l, de la Ley 24.449¹⁴ -Prohibiciones-).

n.- Los conductores utilizarán únicamente la calzada, circularán sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos por la normativa vigente (conforme último párrafo del Artículo 39 de la Ley N° 24.449).

ñ.- Los conductores deben manejar sin impedimento físico o psíquico alguno, salvo los casos que posean licencias especiales que les permitan conducir. No deben haber consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir.

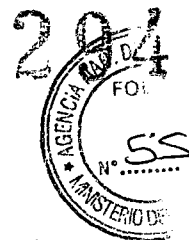
o.- Antes de ingresar a la vía pública es obligación del conductor verificar que se encuentre en correctas condiciones de seguridad, esto es, que su estado le permita conservar en todo momento el dominio efectivo del vehículo considerando los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito, tales como advertir con antelación las maniobras que deba realizar y hacerlas con precaución. (Conforme el Artículo 39 de la Ley N° 24.449¹⁵)

¹³ Luces de posición y de chapa patente: deben permanecer siempre encendidas.

¹⁴ Está prohibido en la vía pública circular: l) con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento.

¹⁵ "Los conductores deben:

- a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se justará a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 53.



3.2.3.- Control de Documentación de motos: A estos vehículos conforme la normativa vigente se les debe exigir:

a.- Licencia Nacional de Conducir de Clase A, otorgada por Municipalidades u organismos provinciales autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, las cuales deben poseer los mismos contenidos detallados para automotores;

b.- Documento Nacional de Identidad del conductor;

c.- Cedula de identificación del vehículo -cedula verde-;

d.- Póliza de seguro obligatorio.

Asimismo, y en lo que respecta a los requisitos para que estos vehículos puedan circular, es necesario que lleven:

a.- *Placa de identificación del dominio*, la cual debe ser legible de tipos normalizados y sin aditamentos;

b.- *Sistema de iluminación*: la iluminación de las motocicletas debe encontrarse en correcto estado de funcionamiento. Deben poseer en estado óptimo las luces delanteras blancas o amarillas, con alta y baja, la luz para la patente trasera y las luces intermitentes de emergencia que incluyen los indicadores de giro;

c.- *Neumáticos en buen estado*: los rodados deben poseer sus neumáticos en muy buen estado de rodaje -sin fallas- y con canales con profundidad en su banda de rodamiento -no debe poseer los neumáticos lisos-;

d.- Los conductores utilizarán únicamente la calzada, circularán sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los

-
- b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito.

Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos".



horarios de tránsito establecidos por la normativa vigente (conforme último párrafo del Artículo 39 de la Ley N° 24.449);

e.- Los conductores deben manejar sin impedimento físico o psíquico alguno, salvo los casos que posean licencias especiales que les permitan conducir. No deben haber consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir;

f.- Antes de ingresar a la vía pública es obligación del conductor verificar que se encuentre en correctas condiciones de seguridad, esto es, que su estado le permita conservar en todo momento el dominio efectivo del vehículo considerando los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito, tales como advertir con antelación las maniobras que deba realizar y hacerlas con precaución. (Conforme el Artículo 39 de la Ley N° 24.449)

g.- Número de ocupantes: En ciclomotores: no pueden llevar carga ni pasajero superior a 40 kg. En motocicletas: no deben transportar más de un acompañante, ni carga superior a los 100 kg., (conforme el inciso g) del Artículo 40 de la Ley N° 24.449 –Requisitos para Circular–).

h.- Cascos y anteojos de seguridad: todos los ocupantes del vehículo deben usar cascos normalizados y homologados según la normativa vigente, en el caso que los mismo no posean visera, deberán utilizar anteojos, que los proteja de la penetración de partículas e insectos, si la motocicleta no posee parabrisas, (conforme el Artículo 40 de la Ley N° 24.449 – Requisitos para Circular).

3.3.1.- Control de uso de casco.

3.3.2.- Control Preventivo de Alcholemia. Supuesto en que el conductor no pueda seguir.

Este tipo de control consiste en realizar un test del nivel de alcohol en sangre de los conductores, mediante la utilización de un dispositivo electromecánico denominado Alcotest, Alcoholímetro o Alómetro.



En los controles preventivos masivos para la determinación de intoxicación alcohólica por superar la graduación alcohólica establecida en el inciso a) del artículo 48º de la Ley Nº 24.449, por uso de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en coordinación con el MINISTERIO DE SALUD, se deberá proceder de la siguiente forma:

1.- La autoridad de control competente requerirá de los conductores de vehículos a motor y bicicletas su voluntario sometimiento a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones. La negativa al mencionado control constituye falta y presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el artículo 48º inciso a) de la Ley Nº 24.449 y, en tal caso, si la intoxicación alcohólica resulta ser manifiesta y evidente deberá, además, proceder conforme lo determinado por los incisos a.1 y c) del artículo 72º del Anexo 1 del Decreto Nº 779/95.

Artículo 72º del Anexo 1 al Decreto Nº 779/95¹⁶.-

¹⁶ "La retención preventiva al que se refiere el artículo de la ley que se reglamenta, estará a cargo de la autoridad policial o fuerzas de seguridad en sus respectivas jurisdicciones.

- a) 1. Se considera sorprendida en in fraganti estado de intoxicación a una persona, cuando el mismo es manifiesto y evidente. En tal caso la retención debe ser inmediata, no debiendo insumir más de TREINTA (30) minutos.

Deberá dejarse constancia del acto.

La comprobación de alcoholemia en el caso del inciso a.1 deberá llevarse a cabo de conformidad con lo previsto por el artículo 73 del ANEXO I del Decreto Nº 779/95.

- b) Sin reglamentar;
- c) Se puede impedir la circulación de vehículos, cuando afecten la seguridad, la estructura vial o por falta o ilegitimidad de la documentación, según los casos taxativamente enumerados en el Artículo 40. Los vehículos podrán ser removidos de la vía pública si es que el mismo no pudiere ser conducido por persona habilitada al encontrarse incurso en falta grave conforme lo establecido en el inciso m) del Artículo 77 de la Ley Nº 24.449 y sus modificatorias. Los gastos de remoción y traslado serán a cargo del titular registral o tenedor de la unidad. La conducción de la unidad retenida deberá ser realizada por personal capacitado acorde al tipo de unidad de que se trate y contando para las unidades afectadas al transporte de pasajeros o cargas con el tipo de habilitación necesaria para conducir las mismas.
- d) Sin reglamentar;
- e) Sin reglamentar".



Inciso a) 1: Se considera sorprendida en in fraganti estado de intoxicación a una persona, cuando el mismo sea manifiesto y evidente. En tal caso la retención debe ser inmediata, no debiendo insumir más de TREINTA (30) minutos.

Inciso c): Se puede impedir la circulación de vehículos, cuando afecten la seguridad, la estructura vial o por falta o ilegitimidad de la documentación, según los casos taxativamente enumerados en el artículo 40º. Los vehículos podrán ser removidos de la vía pública si es que el mismo no pudiere ser conducido por persona habilitada al encontrarse incurso en falta grave conforme lo establecido en el inciso m) del artículo 77º de la Ley Nº 24.449 y sus modificatorias. Los gastos de remoción y traslado serán a cargo del titular registral o tenedor de la unidad. La conducción de la unidad retenida deberá ser realizada por personal capacitado acorde al tipo de unidad de que se trate y contando para las unidades afectadas al transporte de pasajeros o cargas con el tipo de habilitación necesaria para conducir las mismas.

2.- La práctica de dichas pruebas debe realizarse mediante alcoholímetros u otros mecanismos de control homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial que se ajusten a uno de los métodos aprobados por la autoridad sanitaria competente;

3.- Ante el resultado positivo, además de las sanciones previstas para la comisión de faltas graves y la aplicación de arresto, se requerirá la intervención de la autoridad sanitaria pertinente de cada jurisdicción para su debida atención médica, debiendo secuestrarse el vehículo en un sitio seguro;

4.- A petición del interesado se podrán repetir las pruebas a efectos de su contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial y aprobados por la autoridad sanitaria competente. Las pruebas de contraste podrán realizarse en el lugar mediante la asistencia del auxilio de la autoridad sanitaria que deberá encontrarse en el área o, en su defecto, en el hospital público más cercano. En caso de confirmarse el resultado que se contrasta, los gastos que demanden las pruebas estarán a cargo del conductor requirente;



5.- El resultado de estas mediciones deberá asentarse en un formulario que deberá ser anexado al acta de infracción, conteniendo la siguiente información:

- a) Mención e identificación en ambos documentos de aquellos datos que permitan identificar al alcoholímetro o medio de comprobación utilizado, tipo y resultado de la prueba de contraste realizada en su caso;
- b) Otras circunstancias del conductor, además de las consignadas en el acta y cualquier otro dato relativo a la comprobación de la falta;
- c) Firmas de la autoridad de comprobación interviniente y del conductor si se aviniere a ello, si no lo hiciere se dejará constancia, pudiendo firmar testigos;

6.- En caso de siniestro vial, la autoridad interviniente deberá tomar todas las pruebas necesarias para determinar la existencia de alcohol en sangre de los intervinientes u otras sustancias no autorizadas. Las pruebas necesarias para comprobación accidentológica se efectuarán en forma inmediata de ocurrido el hecho conforme lo establecido en los puntos precedentes. Los resultados de las pruebas realizadas deberán ser remitidos dentro de las VEINTICUATRO (24) horas siguientes al siniestro, al juez competente y a la autoridad administrativa de juzgamiento para la aplicación de la sanción legal que correspondiere.

3.3.3.- Control de Velocidad.

Este tipo de control se realiza mediante sistemas automáticos fotográficos de capturas de infracciones, y constituye una herramienta sofisticada para el control de infracciones, más específicamente, para detectar la velocidad de circulación de los vehículos. Sus productos gráficos son presunción de infracción y se encuentran mencionados en el Decreto Reglamentario N° 1716/08, en su Anexo II.

Artículo 4º inciso ñ, apartado 13 del Anexo II del Decreto 1716/2008: La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá realizar un relevamiento de la infraestructura y señalización, debiendo resolver sobre la frecuencia de ubicación, dimensiones, reflectividad, imagen y texto, soporte metálico y cualquier otra cuestión inherente al mismo, para posteriormente coordinar con las autoridades competentes



el cumplimiento de la normativa vigente en la materia, o en su defecto, la ejecución de las obras necesarias para la instalación de los sistemas/equipos y/o dispositivos automáticos y semiautomáticos.

4.- FORMAS Y LUGARES DONDE SE APOSTARAN LOS PUESTOS DE CONTROL.

El control vehicular consiste en la detención de su marcha de cualquier tipo de rodado, con el objetivo primordial de comprobar infracciones relacionadas con el tránsito. Dicho control, ya sea en zona urbana o rural, debe realizarse de manera tal que no se causen siniestros viales por falta de organización y oportunidad de los controles. Motivo por el cual deberán adoptarse ciertas precauciones, tales como:

- La ubicación del puesto de control deberá apostarse en un lugar estratégico que tenga buena visibilidad de los vehículos que transitan por la vía pública y disponibilidad de espacios adecuados para derivar los vehículos fuera de las calzadas correspondientes, evitando generación de obstáculos.
- Los elementos de señalización a utilizarse dependerán de la traza del lugar, particularidades del horario y clima, debiéndose evitar riesgos para los intervinientes en el control, usuarios de la vía pública o terceros involucrados.
- Desplegar la señalización correspondiente a cada tipo de control, que deberá estar ubicada dependiendo de la velocidad estipulada en la vía donde se establezca el control.

4.1.1.- Lugares de la vía de circulación donde no se deberán llevar a cabo operativos de fiscalización y control.

1. Entrada o salida de puentes.

2.- Cruces.

3.- Rotondas.

4.- Contiguos a cruces a nivel.

5.- Proximidad a una curva. Si fuera necesario se realizará el control luego de la curva a una distancia no menor de 500 mts.



4.1.2.- Condiciones climáticas adversas.

Ante la existencia de condiciones climáticas adversas al tránsito, producto de la disminución ostensible de la visual como: niebla, lluvia, nieve, humo u otros, no se deberá efectuar operativos de control a fin de no poner en situación de riesgo total la seguridad vial, ni exponer a riesgo la integridad física del personal afectado, ni de terceros involucrados en el pretendido control, como así los elementos logísticos afectados al servicio. A tal efecto se deberán realizar actividades dinámicas que se encuentren estrechamente vinculadas con la seguridad vial a los fines de corregir conductas y/o acciones disvaliosas de los usuarios de la vía pública, difundiendo y haciendo trascender por diferentes medios de comunicación las condiciones actuales de la vía para evitar posibles siniestros.

Asimismo, en los lugares previos la zona afectada por las condiciones climáticas desfavorables se deberá colocar cartelera informativa, conos, o todo aquel equipamiento que la autoridad actuante considere necesario a fin de advertir al usuario de la situación en la que se encuentra la vía de circulación.

De acuerdo al estado de transitabilidad de la vía, y para complementar dichas medidas, la autoridad actuante, en coordinación con la autoridad jurisdiccional correspondiente, podrá optar por el cierre de la circulación vehicular o la realización de tránsito asistido, el cual se efectuara con un vehículo balizado del organismo oficial actuante o en conjunto con los vehículos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, el que en tiempos coordinados trasladara a los vehículos en cuestión entre dos puntos determinados para no provocar grandes aglomeraciones sobre la vía. Cabe destacar que si la vía en cuestión fuese concesionada se deberá coordinar con esta las acciones conjuntas.

En estos casos, es de suma importancia contar con equipos de comunicación y elementos abocados a la tarea para poder coordinar la actividad de una manera sumamente eficiente entre todas las partes que intervengan.

Del mismo modo y como medida complementaria para intensificar las medidas de seguridad vial se comunicaran y harán trascender cuales son las vías alternativas, debiéndose tener en cuenta que las mismas se encuentren bajo condiciones climáticas que ofrezcan una mayor seguridad para el tránsito. En caso de no existir vías



alternativas, se aconsejara y/o implementara el detenimiento de la circulación en sitios habilitados a tal fin -Playas de estacionamiento, dársenas, paradores etc.- y alejados de la vía para poder estacionar correctamente a los circunstanciales vehículos que se encuentren en la zona.

5.- REGISTRO DE CONTROLES.

Luego de haber finalizado el control se confeccionará una planilla que registre los controles efectuados con los vehículos relevados, infracciones detectadas, personal interviniente y patrullas afectadas al control.

ANEXO I (Grafico de Control para el Modulo A)



OPERATIVO DE CONTROL DE VELOCIDAD.

Ubicación del radar fotográfico.

294



Referencias:



Personal ANSV.

1

Vehículo ANSV.



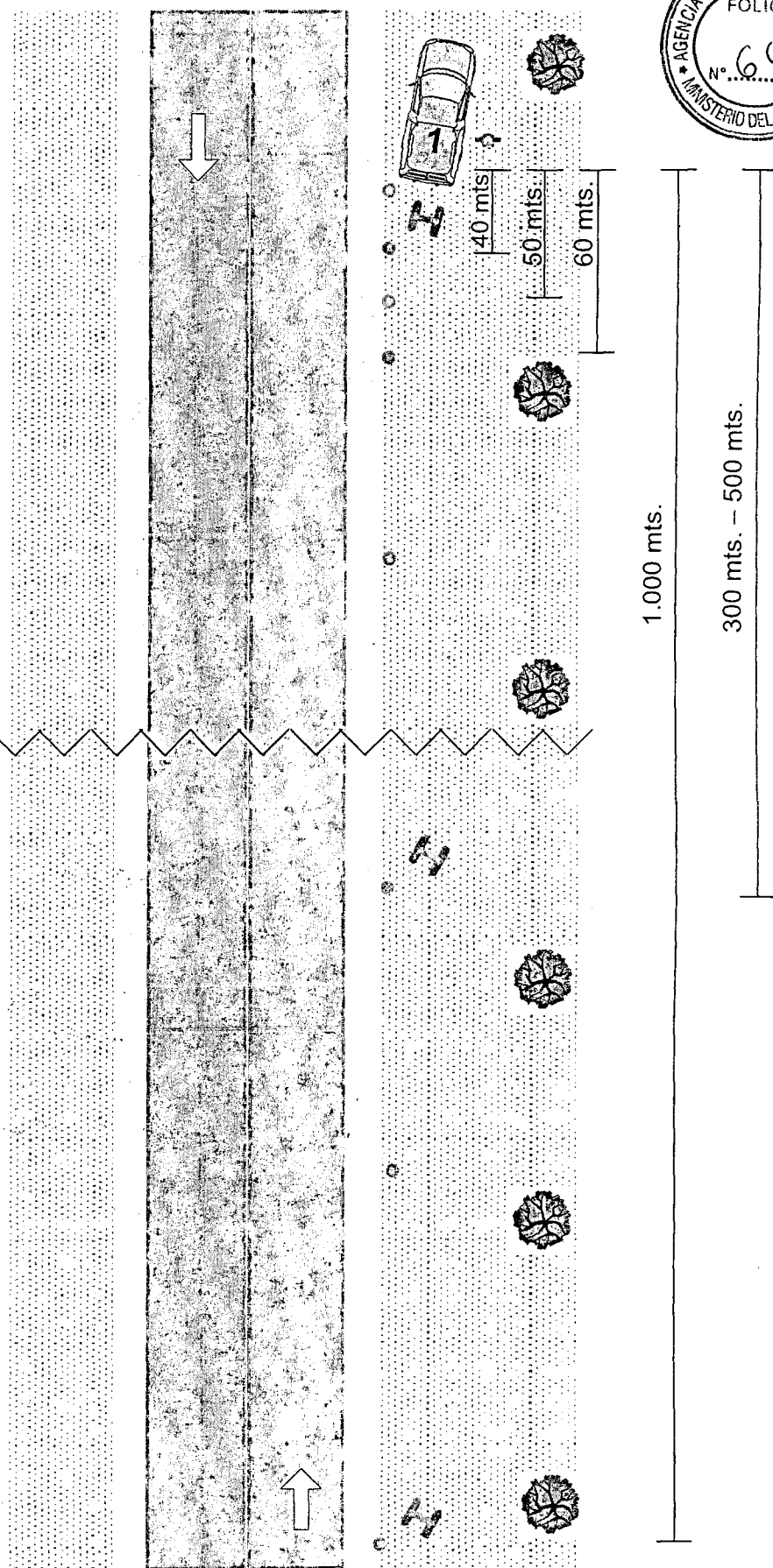
Conos.



Carteles indicadores del tipo de operativo: Control de velocidad.

La distancia máxima desde la ubicación del radar fotográfico hasta el vehículo de notificación no puede superar los 2 km.

Realizar un enconado desde la ubicación del primer cartel hasta la ubicación del radar colocando, un cono cada 100 o 150 mts. aprox.



ANEXO II (Grafico de Control para el Modulo B)



OPERATIVO DE CONTROL VEHICULAR.



Referencias:

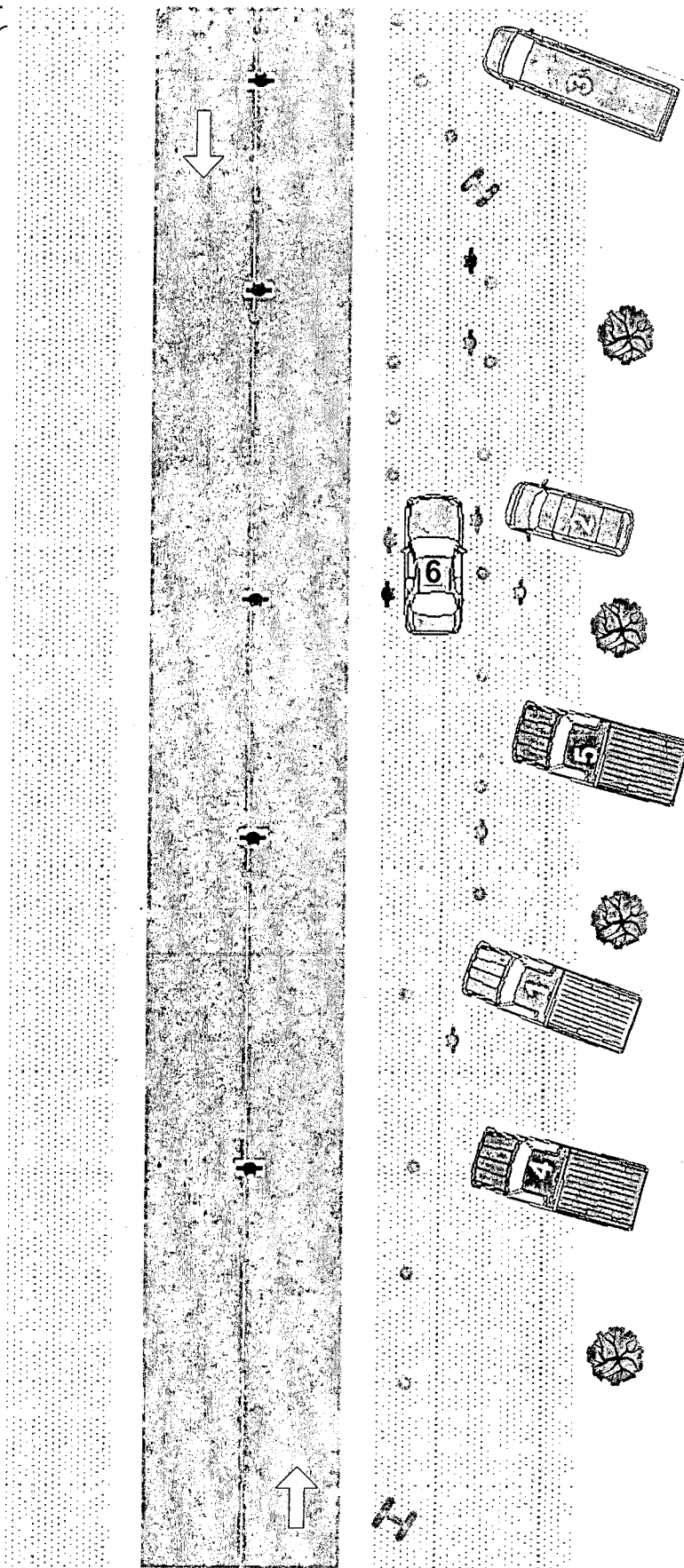
-  Personal de seguridad/tránsito.
-  Personal ANSV.
- 1,2,3 Vehículos ANSV.
- 4,5 Vehículos seguridad/tránsito.
-  Conos.
-  Carteles indicadores del tipo de operativo.
- 6 Vehículo a controlar.

Sector de detección y control.

El vehículo detiene su marcha y se lo controla.

Sector de alerta.

Se selecciona el vehículo a detener y se le da la primera indicación.



ANEXO III (Grafico de Control del Modulo C)



OPERATIVO DE CONTROL DE VELOCIDAD.

Ubicación de la unidad de infracción.

**Referencias:**

- ✚ Personal de seguridad/tránsito.
- ✚ Personal ANSV.
- 1 Vehículo ANSV.
- 2 Vehículo de seguridad/tránsito.
- Conos.
- ⌚ Carteles indicadores del tipo de operativo.
- 3 Vehículo infractor.

Sector de detección:

El vehículo detiene su marcha y se procede a labrar el acta de infracción.

Sector de alerta.

Se detiene el vehículo infractor y se le da la primera indicación.

