



**PROTOCOLO DE MEDIDAS  
DE SEÑALIZACION PARA  
INSTALAR CINEMOMETROS  
EN RUTAS PROVINCIALES**

**CIUDAD  
CREATIVA**  
OBSERVATORIO DEL PARTIDO DE CHACABUCO

*“El ser humano corre riesgo de ser reducido a un mero engranaje de un mecanismo que lo trata como un simple bien de consumo para ser utilizado. Cuando la vida ya no sirve a dicho mecanismo se la descarta sin tantos reparos.”* Papa Francisco, mensaje al Parlamento Europeo, 25 de noviembre 2017.

# CONTENIDO

<b>SUMARIO</b>	<b>4</b>
SINTESIS.	4
<b>PARTE ANALITICA</b>	<b>5</b>
I. INTRODUCCION.	5
II. DEFICIENCIA EN EL SISTEMA DE RADARIZACION.	6
III. SITUACION ACTUAL.	7
IV. EXPOSICION DE MOTIVOS.	9
V. ANTECEDENTES NORMATIVOS.	11
VI. LEGISLACION COMPARADA – PROVINCIA DE CORDOBA.	12
VII. CUERPO NORMATIVO DEL ANTE-PROYECTO.	14
<b>CONCLUSION</b>	<b>16</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>17</b>
<b>EQUIPO</b>	<b>18</b>
<b>ANEXO GRAFICO</b>	<b>19</b>



## SUMARIO

---

### SINTESIS

En esta oportunidad e insistiendo con la prevención en materia de seguridad vial urbana e interurbana, presentamos y ponemos a disposición de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires un anteproyecto destinado a regular la señalización y ubicación de los cinemómetros en las Rutas Provinciales fundamentado en que:

**A** - Los cinemómetros que se encuentran instalados en todo el ramal de rutas provinciales carecen de una debida señalización, o bien, la misma es insuficiente;

**B** - El control de velocidad de circulación de vehículos debe realizarse fijando como principal objetivo la seguridad vial, y no con fines recaudatorios;

**C** - A los efectos de mejorar el tránsito y evitar accidentes por exceso de velocidad, es tarea del Gobierno Provincial, colocar en las rutas de su jurisdicción, radares que permitan efectuar un debido control;

**D** - Para cumplir con esa meta, sería acertado aumentar el número de cinemómetros que actualmente existen, para que el control sobre el tránsito sea lo más exhaustivo posible;

**E** - Esa exhaustividad no implica que el control deba realizarse de manera clandestina, sino todo lo contrario;

**F** - La señalización que establece el artículo 28 bis de la Ley 13.927 resulta escasa, pues en dicha norma se prevé tan solo una única advertencia de la ubicación del radar, quinientos (500) metros antes del mismo, lo cual resulta insuficiente;

**G** - Es necesario colocar una correcta señalización de los puntos de control existentes y de los que se instalen en el futuro.

## PARTE ANALITICA

---

### I. INTRODUCCION

Desde este observatorio se viene trabajando en materia de Transito y Seguridad Vial desde el mes de diciembre de 2016. Hoy en nuestro primer aniversario como equipo de investigación, insistimos en la importancia de la prevención y control en materia de seguridad vial urbana e interurbana.

Las medidas que en nuestro primer trabajo "Plan de Seguridad Vial Urbano" hemos presentado y puesto a disposición de la comunidad de Chacabuco, tenían como principal objetivo disminuir la cantidad de accidentes viales en nuestra ciudad, para tales fines se propusieron acciones de prevención y concientización, acompañadas de acciones de corto, mediano y largo plazo, caracterizadas por ser de fácil implementación y bajo costo.

Este observatorio está conformado de jóvenes profesionales de la ciudad de Chacabuco, y se trabajó sobre dicho territorio y ciudades aledañas, por el alcance próximo de los radares y experiencias cercanas. Nótese que más adelante se toma como antecedente normativo a instrumentos de dicha localidad para tener como ejemplos del funcionamiento de tal sistema en un distrito de nuestra provincia.



Radar RP 30 km y Calle 836 (Chacabuco)

Cuando conducimos por rutas provinciales solemos encontrarnos con instrumentos cinemómetros que miden en tiempo real la velocidad de los vehículos. Es en ese momento que nos surgen una serie de preguntas que muchas veces no nos podemos responder: ¿Por qué está colocado justo ahí ese radar? ¿Qué sentido tiene? ¿A qué velocidad debía circular, la que me dice el radar o la

permitida por ley? ¿Cómo es posible que se coloque un radar cuando las condiciones de la ruta son desfavorables?

## **II. DEFICIENCIA EN EL SISTEMA DE RADARIZACION.**

Un trabajo muy interesante que elaboró la empresa Cesvi Argentina y que lleva la firma del Ingeniero Gustavo Brambati, y que está al alcance de todos en su sitio web [www.cesvi.com.ar](http://www.cesvi.com.ar), nos muestra una serie de errores a la hora de colocar instrumentos que midan la velocidad de vehículos en las rutas.

**A - RADARES EN ZONAS DE MUY BAJO RIESGO.** Radares colocados en cruces con caminos de tierra o calles de poco caudal de tránsito. Esto genera que el conductor sienta más allá de la señalización, que no existe un riesgo concreto y evidente y tienda a no respetar dicha señal.

**B - SEÑALIZACIÓN POBRE O INADECUADA.** La señalización debe ser vista por cualquier conductor y en cualquier circunstancia que se presente en la ruta. No pueden quedar dudas acerca de la percepción de las señales de restricción, como ser de noche, o en condiciones climáticas adversas.

**C - REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD IMPOSIBLE DE ALCANZAR.** Es muy común encontrar en autopistas, semiautopistas o rutas en zonas con medición de radar, carteles de 110 o 120 Km/h inmediatamente seguidos por un cartel 60 Km/h o 40 Km/h.

**D - FOTOGRAFÍA TOMADA ANTES DE LA SEÑAL DE RESTRICCIÓN.** La señal que rige es la que queda registrada una vez que el conductor la traspasa, cuando la medición se realiza adecuadamente, al entrar en el ángulo de emisión del radar.

**E - RUTA INADECUADA RESPECTO A LA SEGURIDAD.** Se pretende hacer control por radar para que sea más segura. Para citar ejemplos, el de la Ruta Provincial 6 o la 41.

**F - VALOR DE VELOCIDAD CORRESPONDIENTE A OTRO VEHÍCULO.** Sucede que un radar capta una multa fotográfica en el preciso momento en que se está realizando un sobrepaso. En este caso, se genera una foto de infracción en el auto equivocado cuando en realidad corresponde al vehículo que está sobrepasando al otro.

**G - RADARES NO HOMOLOGADOS O CON LA VERIFICACIÓN VENCIDA.** Muchas localidades comienzan los controles por radar con instrumentos no aprobados o no homologados.

**H - INEXACTITUD DEL LUGAR.** Cuando la foto multa no permite determinar en qué lugar exactamente se generó el exceso de velocidad.

I - FALTA DE MÓVIL POLICIAL. Que la zona donde se realiza el control de velocidad no se encuentre asociada con un móvil policial que permita detener al infractor.

J - BUROCRACIA ANTE LA JUSTICIA DE FALTAS. El proceso para el descargo es tan complejo que desalienta la posibilidad de explicar o justificar la negativa al pago. Además, un conductor de Mar del Plata que es fotografiado en Chivilcoy e infringe, debe gestionar el descargo en el Juzgado Provincial de esta última ciudad.

### III. SITUACION ACTUAL.

La Provincia de Buenos Aires cuenta, actualmente, con 7 juzgados de faltas con competencia provincial (dos pertenecientes al Gran Buenos Aires y cinco al resto de la provincia): San Isidro, Lomas de Zamora, Bahía Blanca, Chivilcoy, Dolores, General Pueyrredón y La Plata.

El resto de los juzgados de faltas están distribuidos en los distintos municipios de la provincia y tienen competencia municipal. Para el caso de Chacabuco, los Juzgados N° 1 y N° 2.

Según estimaciones propias, hay un total de 121 radares en el territorio provincial: 54 provinciales, 40 costa atlántica, 10 en área del GBA, 2 en Zona Norte y 67 municipales.

Pasamos a detallar los que pudimos relevar a raíz de consultas a diferentes medios digitales, y que no existen fuentes oficiales bonaerenses que revelen la ubicación de los mismos, ni la cantidad de infracciones que tramitan por los Juzgados Provinciales:

*Av Hipólito Yrigoyen 15300 (Almirante Brown), Av Hipólito Yrigoyen 16100 (Almirante Brown), Camino Centenario km 17,5 (Berazategui), Camino Centenario km 17.5 (Berazategui), RN 2 Km 45 (Berazategui), RN 2 Km 41,95 (Berazategui), RP 40 (ex 200) Km 17,91 (Marcos Paz), RP 40 (ex 200) km 17,91 (Marcos Paz), RP 28 Km 2,2 (General Rodríguez), RP 28 Km 2,2 (General Rodríguez), RN 2 km 396,1 (Camet), RN 2 km 396,1 (Camet), RN 2 Km 395,9 (Camet), RN 2 Km 395,9 (Camet), RP 11 Km 502,1 (Camet), RP 11 Km 502,1 (Camet), Camino Centenario Km 17,5 (Berazategui), Camino Centenario Km 17,5 (Berazategui), RN 2 Km 45 (Berazategui), RN 2 Km 41,95 (Berazategui), RN 2 Km 180 (Castelli), RN 2 Km 180 (Castelli), RN 2 Km 340,9 (Cnel Vidal), RN 2 Km 340,9 (Cnel Vidal), RN 2 Km 203 (Dolores), RN 2 Km 203 (Dolores), RP 29 Km 74,9 (Gral. Belgrano), RP 29 Km 73,9 (Gral. Belgrano), RP 29 Km 72,9 (Gral. Belgrano), RP 29 km 72,9 (Gral. Belgrano), RN 2 Km 323,7 (Gral Pirán), RN 2 Km 323,7 (Gral. Pirán), RP 11 Km 317,8 (Las Toninas), RP 36 Km 106 (Magdalena), RP 36 Km 106 (Magdalena), RP 11 Km 346,1 (Mar de Ajó), RP 11 Km 329,8 (Mar del Tuyú), RP 11 Km 329,8 (Mar del Tuyú), RP 86 Km 1,1 (Necochea), RP 86 km 0,5 (Necochea), RP 41 Km 33,5 (Pila), RP 41 Km 33,5 (Pila), RP 11 Km 391,9 (Pinamar),*



RP 11 Km 393,3 (Pinamar), RP 36 Km 155 (Pipinas), RP 36 Km 155 (Pipinas), RP 11 Km 323,5 (Santa Teresita), RP 11 Km 323,5 (Santa Teresita), RP 11 Km 411 (Villa Gesell), RP 11 Km 411 (Villa Gesell), RP 6 km 184,4 (Los Cardales), RP 6 km 184,8 (Los Cardales), RP 30 km 452 (Chivilcoy), RP 30 km y Calle 836 (Chacabuco), RP 65 casi RN7 (Junín), RP 41km 168,8 (Navarro), RP 55 Km 67 (Balcarce), RP 6 Km 184,8 (Los Cardales), Av. Varela Y Ameghino (Campana), Av. Varela y Ameghino (Campana), 9 de Julio y Bv. Sarmiento (Campana), Av. Rivadavia y del Pino (Campana), RP 2 Km 180 (Castelli), RP 2 Km 180 (Castelli), RP 2 Km 180 (Castelli), RP 2 Km 180 (Castelli), RP 2 Km 113,5 (Chascomús), RP 2 Km 113,5 (Chascomús), RP 2 Km 114 (Chascomús), RP 2 Km 114 (Chascomús), RP 63 Km 0,55 (Dolores), RP 63 Km 0,55 (Dolores), RP 63 Km 0,55 (Dolores), RP 63 Km 8,8 (Dolores), RP 63 Km 13,3 (Dolores), RP 63 Km 13,3 (Dolores), RP 29 Km 72,9 (Gral. Belgrano), RP 29 Km 72,9 (Gral. Belgrano), RP 11 Km 291 (Gral. Lavalle), RP 11 Km 326,8 (Gral. Lavalle), RP 11 Km 317,7 (Gral. Lavalle), RP 74 Km 23 (Gral. Madariaga), RP 74 Km 23 (Gral. Madariaga), RP 74 Km 23 (Gral. Madariaga), RP 74 Km 23 (Gral. Madariaga), RP 2 Km 152,7 (Lezama), RP 2 Km 152,7 (Lezama), RP 2 Km 156,2 (Lezama), RP 2 Km 156,2 (Lezama), RP 2 Km 156,2 (Lezama), RP 2 Km 156,2 (Lezama), RP 2 Km 323,7 (Coronel Vidal), RP 2 Km 323,7 (Coronel Vidal), RP 2 Km 340,9 (Coronel Vidal), RP 2 Km 340,9 (Coronel Vidal), RP 2 Km 341 (Coronel Vidal), RP 2 Km 341 (Coronel Vidal), RP 32 Km 122,5 (Pergamino), RP 32 Km 122,5 (Pergamino), Av. de Mayo esquina Moreno (Pergamino), Av. de Mayo esquina 9 de Julio (Pergamino), Av. Frondizi (RP32) 800 - (Pergamino), Av Frondizi (RP32) 800 - (Pergamino), Av Uruguay 2300 - (San Fernando), Av Moreno 100 (San Nicolás), Av Savio 50 (San Nicolás), De la Nación 750 (San Nicolás), Falcon 300 (esq. Maipu) - (San Nicolás), Alberdi 150 (esq Urquiza) - (San Nicolás), Pres. Illia 2400 - (San Nicolás), Ruta Nacional 188 km 10 - (San Nicolás), Agustín García 9171 (Tigre), Camino de Los Remeros km 2,7 (Tigre), Camino de los Remeros km 2,7 (Tigre), Av. Alvear y Burgos (Tigre), RP24 y España (Tigre), Av. Boulogne Sur Mer y Mitre (Tigre), RP 24 y Ezeiza (Tigre), RP24 Y Campaña (Tigre), Corredor Vial Bancalari km 2 (Tigre), RP 197 y Mitre (Tigre), y la RP197 y Mitre (Tigre).

Datos recolectados del Juzgado de Faltas N° 2 de Chacabuco indican que desde el año 2014, se trataron 89.000 causas correspondientes a infracciones donde son mayoría los excesos de velocidad captados por el Radar Móvil Ruta N° 7 y el Radar Fijo Ruta N° 30. A

Por otro lado, cabe destacar que, si bien el Radar Móvil de la Ruta N° 7 opera sobre una ruta nacional, la instalación, control y recaudación corresponden a la provincia de Buenos Aires, razón por la cual queda alcanzado por las disposiciones del Anteproyecto que estamos presentando.

Por último, consideramos señalar los valores que tienen las multas por haber infringido la ley. Al día de hoy, la unidad fija equivale a \$ 25.59 (valor del litro de nafta de alto octanaje). Exceder los límites de velocidad cuesta de 150 a 1.000 U. F, es decir de \$3.838,50 a \$ 25.590,00.

Creemos que existe una necesidad de que la provincia de Buenos Aires pueda regular a través de una ley de protocolos, las medidas de señalización para instalar cinemómetros en rutas provinciales, para que previamente al efectuar el control, se dé aviso del mismo, con la debida antelación y repetición para que el Estado cumpla el rol preventivo serio y efectivo.

#### **IV. EXPOSICION DE MOTIVOS**

Es sabido que una de las finalidades del Estado, es la de velar por la seguridad de sus transeúntes, razón que justifica todo tipo de controles que se realicen sobre el tránsito vehicular, lo que incluye obviamente todo lo concerniente a la medición de la velocidad de circulación.

Esta iniciativa comprende no solamente cuestiones vinculadas a la señalización de los radares que existen, sino que plantea además la necesidad que los controles se intensifiquen, para lo cual se requiere que se instalen nuevos puestos de control. Todo ello, lógicamente debe ir acompañado de una adecuada señalización, la cual hoy es claramente deficiente.

Justamente en base a ello, el objetivo de la presente iniciativa se relaciona con reglamentar de manera uniforme las medidas de señalización de los controladores de velocidad de circulación de vehículos, existentes o que se instalen en el futuro en carreteras provinciales.

El ante-proyecto surge a raíz de una innegable realidad que se vive actualmente, la cual demuestra una escasez (y en algunos casos, carencia) de la cartelería mínima que debe colocarse al momento de instalar un dispositivo diseñado para medir en tiempo real, la velocidad de un móvil (cinemómetro).

En ese sentido, no debemos olvidar que el obrar del Estado no puede realizarse de manera encubierta y/o secreta; sino que, por el contrario, cualquier tarea de control que el Gobierno desee llevar a cabo, debe estar anunciada de la forma debida, a través de la mayor cantidad de medios de difusión disponibles, para evitar justamente su clandestinidad.

Ello debe ser así, pues toda actividad estatal que se realice de manera clandestina o que no esté debidamente anunciada, nunca podrá adquirir legitimidad en su proceder, pues ese ocultamiento resulta sin dudas deshonesto, lo cual denota por sí mismo una ilicitud que jamás puede concebirse en un acto de gobierno que se pretenda catalogar como moralmente válido.

En consecuencia, retomando la verdadera finalidad fundamental de la tarea de control que asume el Estado al momento de instalar un cinemómetro, vale recordar que ese objetivo principal se relaciona con la seguridad de las personas que circulan por las rutas provinciales. Lógicamente, para cumplir con tal meta, una de las decisiones que se han tomado es colocar un radar en algún punto de la vía.

Ahora bien, si se pierde ese propósito, y se lo cambia por un fin recaudatorio, entonces se altera la causa que da origen a la necesidad de instalar el dispositivo medidor. Cuando eso ocurre, se desvía la génesis, y la tarea del estado pierde toda justificación posible.

Recordemos que, en esta temática en particular, toda finalidad estatal que se aparte de obtener una mejora en la seguridad en el tránsito (lo que obviamente incluye la prevención de accidentes) convierte a la medida de control que se adopte en un acto carente de motivación suficiente.

Eso es lo que ocurre cuando se instala un medidor de velocidad de vehículos en una vía de circulación, sin la debida señalización necesaria para que todo conductor pueda identificar claramente el lugar donde el radar se encuentra funcionando. Si bien ese supuesto fáctico debería ser impensado, lamentablemente es lo que sucede en realidad con la mayoría (por no decir con la totalidad) de los radares que existen actualmente en el territorio provincial. Solo basta para chequear ese dato, que cualquiera se tome el trabajo de corroborar ese hecho, tomando un caso en particular, con lo cual se podrá certificar que existe una necesidad urgente de tomar cartas en el asunto.

Entonces, analizando genéricamente la carencia vigente en materia de medidas de señalización de radares, se podría presumir que, respecto a este tema, el Estado Provincial ha optado por dar prioridad a una finalidad recaudatoria, por sobre el objetivo de la seguridad vial, que debería ser el fin primario y primordial desde cualquier punto de vista. Ésta hipótesis se confirma cuando se toma un caso en particular y se aprecia que prácticamente la mayor parte de los puntos de control no se encuentran advertidos como corresponde, o lo están de manera insuficiente.

Si el Estado Provincial aspira verdaderamente a alcanzar un tránsito vehicular seguro mediante la instalación de controladores de velocidad (finalidad de origen), lo que debería hacer es comunicar esa política de gobierno, a través de la señalización pertinente. En caso contrario, cualquier medida que se oponga a ello, claramente estará orientada hacia un fin recaudador, lo cual altera la legitimidad de la actividad estatal.

En esta temática, no hay mejor alternativa posible para obtener el respeto por las normas de tránsito, que comunicar debidamente a quienes forman parte del mismo (esto es, a los

conductores), cuáles son las reglas que se deben cumplir al momento de circular por las rutas provinciales.

La tarea del Estado debe estar orientada hacia la prevención, o sea, a que la norma de tránsito no se transgreda. Al no señalar un puesto de control de velocidad (o al hacerlo de una manera defectuosa) el órgano de gobierno está asumiendo una finalidad eminentemente sancionadora, pues busca sin lugar a dudas multar a quien infringe la ley, antes que prevenir ese incumplimiento.

Respecto de ello, nótese especialmente que el objetivo de la prevención es que el hecho en sí (esto es, la infracción) no ocurra; mientras que la sanción se impone una vez que se consume la falta.

Por ende, la advertencia que se desprende de toda señal de tránsito, debe estar correctamente señalizada para poder alcanzar la meta de prevención antes referida.

A modo de ejemplo comparativo podemos citar un relevamiento pormenorizado efectuado en rutas de otros países (incluyendo limítrofes, como es el caso de Brasil), el cual arroja la pauta que en ninguno de ellos existe un control cuasi clandestino sobre la circulación de vehículos, como llamativamente se realiza en nuestras rutas provinciales, lo que demuestra que tal tarea se está realizando de manera equivocada.

Por otro lado -y como último punto de esta Exposición de Motivos-, creemos necesario razonar entre todos los protagonistas, si realmente el objetivo trazado al momento de decidir la instalación de radares conocidos como “fotomultas” ha sido disminuir el índice de accidentes viales. Evidentemente si esa ha sido la finalidad, no hay que ser un estudioso del tema para determinar que con esa alternativa no se ha arribado a buen puerto.

Corresponderá entonces evaluar si el camino elegido ha sido el correcto, o si por el contrario, habrá que modificar la ecuación para que el resultado cambie para bien y podamos notar de una vez por todas, una mejora en la seguridad vial que se deba a la adopción de medidas concretas y adecuadas que se dirijan a prevenir accidentes, brindando una mayor seguridad a quienes viajan por las rutas de la Provincia.

## **V. ANTECEDENTES NORMATIVOS**

Como mencionamos, además de la legislación nacional y provincial vigente, tomamos como ejemplo, instrumentos normativos del Partido de Chacabuco.

- Ley N° 24.449 Ley Nacional de Tránsito. (La Provincia de Buenos Aires adhiere a las disposiciones de la Ley 24.449 en su artículo 1).
- Ley N° 13.927 de la Provincia de Buenos Aires.
- Convenio Marco entre el Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros de la Provincia y la Municipalidad de Chacabuco, N° 20/2014.
- Ordenanza Municipal de la Ciudad de Chacabuco N° 6270/2014.
- Decreto 664/2014, que reglamenta la Ordenanza Municipal 6270/2014.
- 119/2015 – Por el que se establece la competencia del juzgado de Faltas N° 1 y N° 2 de la Ciudad de Chacabuco.

## **VI. LEGISLACIÓN COMPARADA PROVINCIA DE CORDOBA**

Para tomar como referencia, en la Provincia de Córdoba el control de velocidad mediante cinemómetros, su utilización, requisitos y señalización, se encuentra regulado por las siguientes normas:

- Ley N° 8560/1996 – T.O Ley N° 9169/2004 – Ley Provincial de Transito – Córdoba. (artículo 28).
- Ley N° 8980/2001 – Utilización de dispositivos reguladores y controladores de tránsito. (artículos 1; 6 y 8).
- Ley N° 9140/2003 – Modificatoria de las leyes 8560; 8937; 8980 y 8123.
- Ley N° 9484/2008 – Modificatoria de la Ley N° 8980/01.
- Decreto N° 447/2004 – Reglamentario de la Ley N° 8980/01 (Anexo I: Requisitos para el emplazamiento y utilización de cinemómetros).
- Decreto N° 1993/99 – Reglamentario Ley N° 8560/96. (Artículo 97 por el que se aprueban los Anexos: A; A1; A2; A3; A4 y A5 correspondientes a señalización y su emplazamiento).

En esta provincia se le da importancia al procedimiento de instalación y aprobación por parte de las autoridades competentes de estos instrumentos medidores de velocidad, para lo cual se establecen una serie de requisitos previos a su instalación, entre los que podemos destacar los regulados por el Decreto N° 447/04 – Reglamentario de la Ley N° 8980/01; que al reglamentar el artículo 8 de la citada Ley establece los “Requisitos para el Emplazamiento y Utilización de

Cinemómetros”; los que se deberán aplicar tanto a los cinemómetros a instalar como a los ya instalados; entre los cuales podemos mencionar:

*“Planimetría: Presentación de una planimetría a escala adecuada conteniendo la ruta y las zonas donde se emplazará el cinemómetro y donde se efectuará la notificación de la infracción. También contendrá todos los elementos ubicados en la zona de camino, en especial edificios y sus usos, árboles, obras de arte, iluminación, señalización y demarcación existente, y en particular la ubicación de la siguiente señalización: (...) b). Señales R-301 de “Velocidad Máxima” de travesía y las señales de velocidad máxima intermedias para pasar de la velocidad genérica de la vía a la velocidad máxima de travesía o zona a controlar.*

*Las Señales R-301 de velocidad máxima de la travesía se deberán emplazar en ambos costados de la ruta, visibles desde un sentido de circulación; c). Señales R-501 de “Fin de limitación de velocidad”, donde finalice la zona de travesía. Estas señales, también se emplazarán en ambos costados de la ruta, visibles desde un sentido de circulación, pudiendo utilizarse los postes donde se han colocado las señales de velocidad máxima de travesía, pero orientadas para el sentido de circulación opuesto. (...).*

Como se puede observar, no solo se ocupa de los requisitos de instalación y aprobación por los órganos competentes, sino que también regula la señalización de los mismos.

## **VII. CUERPO NORMATIVO DEL ANTE-PROYECTO**

**ARTICULO 1º:** Créase el presente Protocolo de Medidas de Señalización para instalar cinemómetros, el cual deberá respetarse en todos los puntos de control que existan o que se instalen en el futuro, en las rutas provinciales. -

**ARTICULO 2º:** Entiéndase por punto de control, todo cinemómetro, radar fotográfico, y/o cualquier otro aparato automático o semiautomático que se utilice como medidor de la velocidad de vehículos, que haya sido debidamente homologado para ser utilizado a tales fines; ya sea que se encuentre instalado fijamente en un punto de algún camino, ruta, autovía, autopista o semi-autopista provincial, o que sea utilizado manualmente, por funcionarios públicos a cargo de un control ambulante. -

**ARTICULO 3º:** La medición de la velocidad de desplazamiento se deberá efectuar siempre ubicando el radar en el mismo sentido de circulación del vehículo que se pretende controlar, tomando como punto de medición la parte trasera del mismo. En ningún caso se convalidará otra forma de control que no sea la indicada precedentemente. -

**ARTICULO 4º:** El incumplimiento de las medidas referenciadas en el presente artículo, hará que las actas de infracciones y/o fotomultas generadas, sean nulas de nulidad absoluta, y carentes de vínculo jurídico exigible para su efectivo cumplimiento y pago. -

**ARTICULO 5º:** La señalización vertical advirtiendo la presencia de cada punto de control deberá iniciarse mil quinientos (1500) metros antes del mismo, y se reiterará por lo menos tres veces, anoticiando debidamente en cada cartel la distancia restante al radar, como así también la velocidad máxima permitida en ese tramo de la ruta. -

**ARTICULO 6º:** La cartelería deberá ubicarse en ambas manos de la vía, para advertir de manera correcta a los conductores. -

**ARTICULO 7º:** El primer cartel conteniendo la primera advertencia, se instalará a mil quinientos (1500) metros del radar. El formato del mismo será de dos (2) metros de largo por un metro y medio (1,5) de alto, en fondo blanco y letras negras en mayúsculas, cuya leyenda deberá decir "FISCALIZACION ELECTRONICA DE VELOCIDAD A 1500 METROS". -

**ARTICULO 8º:** La advertencia estipulada en el artículo anterior será continuada por otras dos más, colocando dos carteles adicionales a mil (1000) y a quinientos (500) metros, respectivamente, previos al punto de control. Estos carteles tendrán un formato de un metro de largo por dos metros de altura, con fondo blanco y en los cuales se colocará en la parte superior la velocidad máxima permitida, señalizándose la misma con una circunferencia en color rojo y el valor en números en color negro. En la parte inferior de cada uno de esos carteles se emplazará en letras negras y mayúsculas, la frase “Fiscalización electrónica a 1000 metros” y “Fiscalización electrónica a 500 metros”, respectivamente. -

**ARTICULO 9º:** En el mismo lugar donde se encuentre instalado el cinemómetro, deberá colocarse un cartel cuyas medidas serán de cincuenta (50) centímetros de largo por un (1) metro de altura, con fondo rojo y letras blancas, el cual deberá contener la frase “Radar”. -

**ARTICULO 10º:** La pintura que se utilice deberá ser refractaria en todos los casos, para permitir que, durante la noche, las luces de los vehículos permitan reflejar el contenido del cartel, para su correcta visualización por parte de los conductores. -

**ARTICULO 11º:** El Protocolo de Medidas de Señalización que se indica en los artículos anteriores, se establece como medidas mínimas, pudiendo ser complementado con otros medios verticales y/u horizontales que adviertan la presencia del punto de control. -

**ARTICULO 12º:** Dichas medidas se aplicarán a todo el ramal de caminos provinciales donde existan instalados controladores electrónicos de velocidad, sin importar si se tratan de rutas, autovías, semiautopistas o autopistas. -

**ARTICULO 13º:** Deróguese el artículo 28 bis de la Ley 13.927 (incorporado por la Ley 14.246) y toda otra norma que contradiga el presente protocolo de señalización de radares instalados en rutas provinciales. -

**ARTICULO 14º:** Invítase a todos los Municipios de la Provincia de Buenos Aires a adherir a las medidas que se establecen en la presente norma, mediante el dictado de las ordenanzas que correspondan. -

**ARTICULO 15º:** Comuníquese al Poder Ejecutivo. -



## CONCLUSION

---

Desde su aparición hasta el día de la fecha, el tema radares y su utilización ha resultado absolutamente polémico.

El propósito en origen de contribuir a la seguridad vial, termina desvirtuado por muchos puntos oscuros en su implementación, que hacen en definitiva a una carencia generalizada de que no aportan ni que generan nada sobre tal propósito.

La realidad navega más cerca de un afán recaudatorio, que de aquel objetivo persuasorio.

Multas bajo sospecha, señalizaciones en solitario, progresiones en velocidad cuestionadas, intereses cruzados, etc., son quejas reiteradas y coincidentes que no ayudan a resolver el problema.

Este estudio-propuesta apunta en tal sentido a aportar a la provincia de Buenos Aires una herramienta para corregir los aspectos más polémicos de la realidad actual en la materia.

Es un debate que nos debemos dar los bonaerenses, no solo sobre este aspecto, sino también sobre el tratamiento de las multas generadas cuando están a mas de 50 km de la ciudad en la que vivimos, como así también, donde deberán instalarse los nuevos instrumentos cinemómetros de aquí en adelante.



## BIBLIOGRAFIA

---

- Ley Nacional de Transito N° 24.449.
- Ley N° 13.927 Provincia de Buenos Aires.
- Cesvi Argentina. <https://www.cesvi.com.ar/revistas/r%20144/Radares144.pdf>
- Convenio Marco entre el Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros de la Provincia y la Municipalidad de Chacabuco, N° 20/2014.
- Ordenanza Municipal de la Ciudad de Chacabuco N° 6270/2014.
- Decreto Municipal de la Ciudad de Chacabuco, 664/2014, que reglamenta la Ordenanza Municipal 6270/2014.
- Decreto Municipal de la Ciudad de Chacabuco N° 119/2015 – Por el que se establece la competencia del juzgado de Faltas N° 1 y N° 2 de la Ciudad de Chacabuco.
- Ley N° 8560/1996 – T.O por Ley N° 9169/2004 – Ley Provincial de Transito – Córdoba. (artículo 28).
- Ley N° 8980/2001 – Utilización de dispositivos reguladores y controladores de tránsito. (artículos 1; 6 y 8). Provincia de Córdoba.
- Ley N° 9140/2003 – Modificatoria de las leyes 8560; 8937; 8980 y 8123. Provincia de Córdoba.
- Ley N° 9484/2008 – Modificatoria de la Ley N° 8980/01. Provincia de Córdoba.
- Decreto N° 447/2004 – Reglamentario de la Ley N° 8980/01 (Anexo I: Requisitos para el emplazamiento y utilización de cinemómetros). Provincia de Córdoba.
- Decreto N° 1993/99 – Reglamentario Ley N° 8560/96. (Artículo 97 por el que se aprueban los Anexos: A; A1; A2; A3; A4 y A5 correspondientes a señalización y su emplazamiento. Provincia de Córdoba.

## EQUIPO

---

Este Observatorio está compuesto por un grupo de profesionales interdisciplinario que tienen como objetivo principal, estudiar, analizar, investigar y proponer medidas de acción en temas comunitarios.

Arq. David Tintorelli.

Arq. Francisco Segura.

Dra. Jesica Melione

Dr. Andrés Segura.

Dr. Diego Hernán Yannibelli.

Téc. Julia Jurado.

Sr. Jorge Chari.



ANEXO GRAFICO



