



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS
MESA DE MOVIMIENTO

20 OCT 2014

Recibido.....1200.....Ho.

Exp. N°.....29665.....F.P. UCR

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE
SANCIONA CON FUERZA DE
LEY**

Luz de advertencia para aparatos de control vehicular

Artículo 1º: La instalación y utilización de aparatos automáticos o semiautomáticos destinados al control del tránsito, o para verificación de presuntas contravenciones, tipo radares (cinemómetros) o cualquiera que sirva para obtención de fotomultas, en el ámbito de la provincia deberá contar una luz amarilla de parpadeo continuo para advertencia de los conductores, la misma deberá ubicarse 50 mts antes del punto de instalación del equipo correspondiente en lugar de fácil visibilidad, cuando éste se encuentre en zona urbana.

Artículo 2º: La actividad propia de los aparatos mencionados en el artículo 1º deberá ajustarse al espacio que media entre él y la luz de advertencia.

Artículo 3º: Sin perjuicio de la falta de actividad o inhabilitación momentánea del aparato controlador, la luz intermitente de advertencia podrá seguir funcionando de manera de ejercer su cometido de prevención y educación del tránsito.

Artículo 4º: La luz intermitente de prevención estará acompañada por un cartel que indique la presencia del aparato controlador.

Artículo 5º: Queda expresamente establecido que la presente norma alcanza a las rutas, caminos o calles de jurisdicción nacional, provincial, municipal y comunal como acción de reciprocidad entre convenios acordados con la Provincia en la delegación de facultades para que los municipios y comunas controlen rutas nacionales y provinciales que crucen su propia jurisdicción..

Artículo 6º: La Agencia Provincial de Seguridad Vial es la responsable de imponer sanciones por el incumplimiento de la presente Ley.

Artículo 7º: Reglaméntese dentro de los 90 días de la promulgación.

VICTOR HUGO BARRIO
Diputado Provincial
F. P. C. y S. - U. C. R.



**CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE**

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Antes de referirnos al tema de fondo, motivo del presente proyecto, haremos algunas puntualizaciones acerca del comportamiento de la sociedad en materia de tránsito.

Debemos reconocer distintos órdenes en la clasificación de los factores que convergen en esta problemática, pues tanto la infraestructura vial, el sistema de control del tránsito, la conducta de las personas al volante, la influencia que ejerce la labor que el conductor desarrolla, la performance de los vehículos modernos, la educación y prevención que el estado lleva a cabo, la inclemencia climática, la ocupación indebida de los espacios viales por reclamos sectoriales, el incremento del parque automotor etc.

Todo esto, combinado, forma una mezcla peligrosa que produce fatalidades a diario, con índices estadísticos de accidentes en franco aumento.

Comprender de qué manera deben acometerse los objetivos destinados a minimizar el número de hechos lamentables es por lo tanto una tarea ardua, que debe tener en cuenta en primer lugar la responsabilidad estatal en establecer las pautas de convivencia a través de la correspondiente normativa y la consecuente acción permanente en generar conciencia social, el control y la sanción si correspondiere.

No ignoramos las competencias propias del estado nacional, el provincial y el municipal o comunal conferidas constitucionalmente al respecto, las adhesiones a las leyes por las facultades no delegadas, los convenios entre los gobiernos de las localidades provinciales y el gobierno de la provincia para el control de rutas nacionales y provinciales que cruzan sus jurisdicciones, la invitación que las leyes de tránsito provinciales hacen a municipios y comunas para la correspondiente adhesión a ellas por la autonomía que detentan y la potestad relativa a tránsito y vialidad establecidas por las leyes 2756 y 2439, carta orgánicas de municipalidades y comunas respectivamente, como también la referencia que hacen la normativa vigente a la integración y coordinación de las acciones apropiadas. Y es en este último punto donde queremos poner énfasis y extendernos en el análisis que conduzca a definiciones que colaboren en mejorar el sistema de control de tránsito

A saber:

Ley 13.133, artículo 18, que en función de crear una cultura pública en materia de tránsito, para lo que se deben unificar criterios en cuanto a la reglamentación específicas en las jurisdicciones municipales y comunales expresa: ... **"Los Municipios y Comunas serán**



**CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE**

los órganos naturales de aplicación y fiscalización de las normas relativas al tránsito y seguridad vial dentro de sus ámbitos locales, y articularán con la Agencia Provincial de Seguridad Vial el diseño de políticas integradoras. Las políticas aplicadas desde el ámbito provincial se articularán con los Municipios y Comunas.

La misma ley en su artículo 19, punto 4, refiriéndose a las funciones del Consejo de Seguridad Vial será la de "Propender a la unicidad y actualización de las normas, procedimientos y criterios de aplicación entre la Provincia, los Municipios y las Comunas". En el punto 5: "Armonizar las políticas y acciones entre los distintos Municipios y comunas, facilitando el intercambio de información, y promoviendo la creación de organismos locales y departamentales interdisciplinarios de coordinación, dando participación a la sociedad civil." (1)

La defensoría del Pueblo ha participado en situaciones, documentando la conducta de Comunas santafesinas cuyas ordenanzas contravienen la ley nacional de tránsito N° 24.449, mientras que por otro lado ejercen el poder de policía sobre rutas nacionales y provinciales de su jurisdicción obtenido mediante convenio; por ejemplo con referencia al expediente N° 9776/07 en su resolución sobre **Suspensión de control de tránsito por radar**, en ella cita a la Profesora Titular de Derecho Administrativo de la Facultad de Derecho de la UNR, Dra. Adriana Taller cuando sostiene *que el cobro de una supuesta infracción constatada en violación a las disposiciones legales mencionadas, ameritaría la rescisión del acuerdo convenio y resolución de habilitación otorgado por la Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Santa Fe e imposibilitaría a la autoridad municipal o comunal a la obtención de nuevas habilitaciones y/o la prestación del servicio en lo sucesivo.*

La misma resolución ejemplifica casos en que las multas son cifras irrazonables y exorbitantes con lo cual se desvirtúa el verdadero fin de educar y prevenir.

Al respecto dice el Dr. M. Diez que *la diferencia en lo que es prevenir y lo que supone sancionar, se traduce en una diferencia de cantidad o intensidad de técnicas coactivas.* Pero si bien la coacción tiene sustento de legitimidad que le otorga el derecho para imponer su cumplimiento pensamos que todo esto debe suceder después de haber agotado todos los recursos disuasorios para evitar la comisión de infracciones.

Por otro lado, la resolución de la Defensoría del Pueblo, remarca la necesidad de instrumentar una normativa que permita aplicar por analogía lo expresado en leyes provinciales relativas al procedimiento utilizado por sanciones por excesos de velocidades, uso de luces, etc.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Poder de policía de Municipios y Comunas

Es especialmente importante hacer una evaluación de cómo se utiliza el poder de policía en los ámbitos locales o distritales y para ello haremos las siguientes consideraciones: la legitimidad de esta potestad tiene base constitucional y está asentada en los artículos de referencia de las leyes que constituyen sus cartas orgánicas, de manera generalizada. Esta actividad administrativa está enmarcada por las disposiciones legales existentes en función de asegurar el interés general frente a la actividad individual, por lo cual es el primer cometido práctico el del *control*.

La jurisdicción del ejercicio correspondiente de esta potestad no es exclusivamente geográfica sino además jurídica, dada la coexistencia de normas nacionales y provinciales. Así que, si bien el poder de policía se ejerce en función de medidas administrativas que limitan las libertades individuales, sus límites son en principio las garantías constitucionales que los ciudadanos tenemos, entre ellos el del derecho a la defensa (2) por lo que esa actividad administrativa puede ser cuestionada en el ámbito judicial.

Pero ese poder de policía puede ser extendido en jurisdicciones nacionales y provinciales, siendo concedida esa potestad por el Estado Provincial mediante convenio.

Hay una frontera no muy clara entre la autonomía municipal y comunal y las normativas nacionales y provinciales vigentes. Específicamente mediante el art. 39, inc. 38 d la ley 2756 para Municipios y art. 45 de la ley 2439 para Comunas.

Coexisten distintos criterios, mediante los cuales estudiosos del tema van desde considerar a los gobiernos locales como la descentralización del gobierno provincial, pasando por la autonomía plena la semiplena y la autarquía, la definición específicas de los actos de gobiernos locales deberá estar reglamentada en la próxima Constitución provincial, en cuanto la Constitución Nacional que así lo plantea es del año 1994, es decir posterior a la de nuestra provincia. Si bien no es esta la oportunidad para profundizar un tema que pertenece al Derecho Administrativo y sobre el cual no existe aún integración de criterios por renombrados constitucionalistas es menester definir normativamente los alcances y potestades en el control del tránsito en los referente a equipos automáticos o semiautomáticos en pos de establecer parámetros claros y precisos para el interés ciudadano.

El gobierno local debe entenderse íntimamente relacionado con la sociedad urbana, pero también debemos asumir el carácter integrador entre lo general y lo local, según afirma Sanners y Arena, de igual modo lo universal y lo personal no se lo puede asimilar uno sin el otro. Nadie duda que una de las competencias básicas de los



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

municipios y comunas es el del ordenamiento y control del tránsito, ese poder de policía (como dijimos anteriormente) se basa en un conjunto de normas y esas normas deben tener afinidad con las nacionales y provinciales.

Y es en función de la razonabilidad se hace imprescindible la armonización, la integración y la unicidad de criterios y procedimientos (1). A modo de ejemplo digamos que un municipio puede determinar el lugar donde ubicar semáforos dentro del ámbito de su exclusiva intervención, pero para ello debe instalar equipos normalizados a nadie se le ocurriría modificar los colores establecidos que pautan la detención, precaución o pase.

Puede definir el sentido de circulación vehicular de una calle, pero no puede alterar que en una arteria de dos manos se conserve la derecha. La razonabilidad hace a la unificación del señalamiento vertical y horizontal vial sea de fácil reconocimiento para todos, pues nadie que ingrese a un determinado distrito debe conocer ordenanzas que fijen criterios diferentes en las conductas de los automovilistas, esto produciría consecuencias indeseables y sería directamente responsabilidad del estado municipal que cometiera tal exceso y, esto que parece de una obviedad incuestionable sucede de distintas maneras como detallaremos más adelante.

El rol del Estado

El Estado actúa con respecto al individuo reglamentando su conducta, colaborando con su desarrollo como persona y controlándolo.

En el caso particular del Tránsito, elabora las normas para ordenar la sociedad de manera de brindar una adecuada seguridad vial, que se complementa con una infraestructura vial adecuada y un sistema de control que limita las conductas impropias de los conductores y peatones.

Queda claro que la educación y la disuasión son elementos indispensables para el ordenamiento, el éxito en la aplicación de medidas afines es inversamente proporcional a la cantidad de sanciones impuestas por contravenciones. Sugestivamente vemos a diario la distorsión de este principio; es común que la sociedad se refiera a la intención recaudatoria del estado cuando advierte la existencia de equipos automáticos ubicados solapadamente. El recurso de la defensa en sede judicial, en función de ejercer un derecho constitucional adquirido, sea por la propia defensa o por eximirse de pagar una multa exorbitante, no es un medio simple.

Pero en todo caso la unicidad en el empleo de los métodos de control, ayudaría a evitar infracciones, dada la creación de hábitos en los conductores orientados en manera uniforme en todo el ámbito de la provincia, lo explicitado en el artículo 18 de la ley 13.133




**CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE**

No creemos que se vulnere la potestad de los gobiernos locales cuando aspiramos que las normas de tránsito se integren y se apliquen uniformados tanto en las jurisdicciones nacionales, provinciales como en el área estrictamente del distrito.

Cuando esto se concreta mediante convenios debe existir una reciprocidad entre los Estados intervinientes, la cita marcada como (1) la reiteramos aquí.

La propuesta de este proyecto persigue ese propósito; en el caso de los cinemómetros, en el Anexo II del Decreto provincial N° 0082/2005, que reglamenta la ley 12.217: **Implementación del control vehicular a través de radares en el ámbito provincial**. Establece la colocación de carteles que preanuncien la existencia de radares en las rutas. Esta determinación deja en claro la intención del Estado de prevalecer con la prevención y educación sobre la imprudencia y desaprensión antes de, subrepticamente, dejar que se cometa la contravención y sancionar al infractor monetariamente, lamentablemente existen más casos de estos que de aquellos en que los radares se conectan a un cartel lumínico advirtiendo al conductor que está excediendo la velocidad máxima permitida.

Obviamente la antelación en la ubicación de la señalización vertical en rutas no puede ser la misma en rutas en zonas rurales que en las urbanas, dada la intercepción o cruces con otras calles permite el hecho de que un vehículo que proviene de una arteria perpendicular a la que está instalado el aparato de control, acceda a ella en un tramo posterior al de la ubicación de la señal de advertencia. Entendemos que la instalación de luces de parpadeo continuo ubicadas en puntos de fácil visibilidad distantes 50 mts. previo al punto fijo de acción del equipo en cuestión podría ser de gran utilidad para cumplir el objetivo disuasivo. Por todo lo expresado solicitamos la aprobación del presente Proyecto


VÍCTOR HUGO DABOMO
Diputado Provincial
F. P. C. y S. / U. C. R.