DIRECCIÓN GENERAL

CUERPO DE AGENTES DE TRÁNSITO

REGLAMENTO E INSTRUCTIVO DE ACTUACIÓN DEL CUERPO DE AGENTES DE CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

ANEXO 12

PROTOCOLO DE ACTUACION N.º 12: OPERATIVO DE CONTROL DE ALCOHOLEMIA

Finalidad

La finalidad principal del control es prevenir siniestros viales, reducir el riesgo de lesiones y víctimas fatales por siniestros, promoviendo la conducción segura, el respeto de las normas, la concientización de los ciudadanos sobre el peligro de circular bajo los efectos del alcohol. Es así que, una vez advertido el incumplimiento, el agente de tránsito labrará el acta que corresponda e impedirá que el conductor continúe circulando, procediendo a la remisión del vehículo.

ACCIONES

•Determinar la ubicación de los puestos de control.

• Instalar los puestos de control.

• Disponer de la cantidad de agentes mínima e indispensable para la realización de los controles (siendo como mínimo cuatro agentes con un chofer y como máximo, la cantidad de agentes que la superioridad considere).

• Detener los vehículos y/o motovehículos en la vía pública y requerir la documentación correspondiente para poder circular.

• Verificar la documentación de los vehículos y de su conductor.

• Realizar el control de alcoholemia.

• En caso que corresponda realizar el labrado de Actas Contravencionales. Actas de Comprobación de Infracciones y Boletas de Citación del Inculpado (Z).

• Confeccionar la planilla de estadística de controles realizados en cada puesto.

• Proceder a la remisión del vehículo, verificando que el mismo quede en condiciones de ser removido de la vía pública por una grúa, y confeccionar la Constancia de Remisión del Vehículo/Motovehiculo.

• Coordinar y supervisar los controles.

• Reunir los datos estadísticos e información de cada puesto de control en planillas específicamente diseñadas para cada operativo.

• Completar las planillas correspondientes en los casos de obtener resultado positivo de alcoholemia y/o detección de estupefacientes adjuntando a las mismas la documentación pertinente.

• Proveer las grúas para la remisión de los vehículos o motovehículos.

• Recibir en las playas de acarreo destinadas los vehículos remitidos.

• Restituir el vehículo o motovehículo a su propietario o persona autorizada, de acuerdo a los plazos de espera establecidos posteriores a la hora de actuación.

ELEMENTOS NECESARIOS PARA LA REALIZACIÓN DEL CONTROL

En cada puesto el Cuerpo de Agentes destinará como mínimo

Equipos de Medición

•Un Alcoholímetro.

•Se podrán adicionar alómetros.

•Una impresora para proceder a la impresión de tickets.

•Boquillas descartables.

•Certificados de verificación del equipo de alcoholemia utilizado expedidos por el INSTITUO NACIONAL DE TEGNOLOGÍA INDUSTRIAL I.N.T.I. (copia fiel del original).

•Planillas prediseñadas para la recolección de datos pertinentes.

•Actas Contravencionales con su respectivo Informe Contravencional.

•Folletería con datos informativos en el caso de contar con la misma.

•Guantes descartables.

Elementos de Señalización

• Un mínimo de uno o más móviles con balizas incorporadas en funcionamiento, de acuerdo al tipo de arteria que se trate, y teniendo en consideración, por parte de la Gerencia Operativa de Gestión de Operaciones, la complejidad del operativo.

• Para calles de sentido único de circulación, o avenidas de cuatro (4) carriles, ya sea de sentido único de circulación o de doble sentido, se utilizará un solo móvil el cual deberá ser ubicado en el inicio del puesto de control.

• Para avenidas de más de cinco (5) carriles, cuando la velocidad sea mayor a los 60 km/Hora o cuando la Gerencia de Gestión de Operaciones -o la que en el futuro la reemplace- así lo disponga, se usarán dos móviles (uno al inicio del puesto y el otro al final) u opcionalmente lo dispuesto en los tipos de puntos de control tres (3) y cuatro (4) ya sea de sentido único de circulación o de doble sentido.

• Los operativos denominados EMBUDOS quedarán a consideración de la Gerencia Operativa de Gestión de Operaciones en lo que respecta a su ubicación.

• Un mínimo de seis (6) conos (con una altura mínima de un metro) para los puestos ordinarios de horario nocturnos, y un mínimo de seis (6) conos (de 0,75 m. de altura) para los puestos ordinarios en horarios diurnos. La cantidad de conos varía según el lugar del puesto, lo que queda a consideración de la superioridad del turno al momento de la diagramación del servicio. Todos los conos deben contar con base sólida, que aseguren que los mismos se mantengan erguidos. Los conos que no reúnan esta condición, que por desgaste o roturas varias hagan endeble su posición, no deberán ser utilizados en los puestos de control.

• Para el armado de los puestos “Embudo” serán necesarios un mínimo de doce (12) conos de un metro. La cantidad de conos en dichos operativos varía según el lugar del puesto, lo que queda a consideración de la superioridad del turno. Pero siempre deberá respetar el mínimo de conos antes considerados.

Serán los jefes de bases o quienes ellos determinen los encargados de que, al momento de recibir la orden con el puesto a realizar, se asegurará de contar con todos los materiales necesarios para la correcta señalización del puesto de control.

Todos los conos deben contar con base sólida, que aseguren que los mismos se mantengan erguidos. Los conos que no reúnan esta condición, que por desgaste o roturas varias hagan endeble su posición, no deberán ser utilizados en los puestos de control.

• Artefactos de luminaria con encastre propicio a la terminación del tipo de cono. Pueden ser las denominadas Balizas con porta batería incluida (autónomas) o los denominados Faros (baliza que depende de cableado adjunto al cono para recibir energía). La cantidad de artefactos lumínicos por puesto es igual a la cantidad de conos en uso.

La cantidad de aparatos luminosos en funcionamiento para comenzar la detención de los vehículos deberá ser igual o mayor a cuatro (4), para puestos de “tipo simple”, y un mínimo de doce (12) para los puestos de “tipo embudo” independientemente de la cantidad de conos con los que cuente cada puesto de control.

• Bastones luminosos, se deberá disponer uno por puesto, a ser usado por el agente que esté destinado a la detención vehicular. En los puestos donde esta tarea sea de más de un agente, cada uno debe portar un bastón.

El bastón debe estar encendido en modo de luz roja, fija o intermitente para ser utilizado en las detenciones de los vehículos. El bastón en modo encendido con luz verde no deberá ser utilizado para estos fines.

• Cartelería con luminaria y/o reflectante con inscripción de leyenda preventiva de Máxima 20 km/h. (como mínimo dos para los puestos ordinarios).

• Chalecos, bandoleras, pecheras, camperas y/o cualquier tipo de prenda reflectante para el personal. Se requiere uno por agente y chofer.

• Cualquier otro material adicional que se determine conveniente para mejorar la realización de los controles como así también para garantizar seguridad y visibilidad del operativo.

Obligatoriedad de retiro de materiales

Los agentes y choferes que sean asignados por sus superiores serán los encargados de separar los materiales necesarios para la realización de los puestos de control. Dichos materiales se dividen en Equipos de Medición y en Elementos de señalización.

En el primer grupo, los equipos se proveerán en la Jefatura de Departamento de Alcoholemia y Estupefacientes –o la que en el futuro la reemplace-, donde el egreso e ingreso de los mismos quedan rubricados en una planilla acompañada de firmas que avalan el registro y que los equipos se entregan en correcto funcionamiento.

También se proveerá en la Jefatura de Departamento de Alcoholemia y Estupefacientes el bastón de luz (como mínimo uno por puesto).

En cuanto al grupo que engloba los Elementos de Señalización, los mismos serán retirados en la Jefatura de Sección Pañol -o la que en el futuro la reemplace- de acuerdo al procedimiento adoptado por la Jefatura de Departamento de Alcoholemia y Estupefacientes en cuanto al registro de ingresos y egresos; este movimiento será realizado por el chofer asignado al lugar de control. Debe probarse el correcto funcionamiento antes del retiro, prever que los mismos enciendan y su luz no sea tenue, y en todo caso solicitará otro en su reemplazo. Bajo ningún concepto podrán los agentes y/o los choferes negarse a retirar cualquiera de los elementos mínimos estipulados; en caso de hacerlo, o de contar con autorización de la superioridad, se deberá dejar asentado el motivo por escrito. El puesto de control debe instalarse con un conjunto indisoluble de materiales entre equipamiento y señalización.

Roles de los agentes

Con el objetivo de evitar superposiciones en las tareas, se le asignará a cada uno de los agentes participantes en el control un rol determinado por el superior jerárquico o el responsable del puesto. Los agentes podrán desempeñar tareas como “responsable del puesto”, encargado de detención de vehículos o motovehículos (Balizador)”, “encargado de recolección de datos”, “encargado de operación de equipo (Alómetro y/o alcoholímetro según corresponda)”,”chofer”. Quién fuera designado “responsable del puesto” actuará como veedor ante el superior jerárquico quien, por motivos de servicio, no puede estar presente en más de un puesto a la vez.

A continuación, se detallan las funciones del agente de tránsito asignado a cada puesto de control:

a) Un agente responsable del puesto

• Responsabilizarse y firmar el retiro y entrega de los materiales.

• Asegurarse que el personal esté usando las bandoleras, chalecos y/o camperas reflectantes.

• Cerciorarse que el puesto se emplace en un lugar iluminado. A su vez, debe garantizar que todos los elementos de iluminación y visibilidad funcionen, y estén debidamente colocados, y dar aviso a sus superiores cuando alguno no funcione adecuadamente. Una vez constituido el puesto de control, antes de dar avance a su inicio, el agente responsable tomará un registro fotográfico con su dispositivo móvil y enviará a su superior inmediato la imagen panorámica donde se observe la totalidad del puesto. Éste último es quien evaluará si las condiciones del lugar, y disposición de la señalética es la correcta. En caso de cumplir con lo necesario se dará inicio al control.

• Controlar que el puesto esté armado de acuerdo a las especificaciones antedichas durante todo el transcurso del operativo.

• Deberá observar que el resto de los agentes se ubiquen en las posiciones previamente definidas siempre dentro de las zonas seguras.

• Velar por el normal desarrollo y/o funcionamiento del puesto de control, es decir, que cada agente en su rol asignado se desempeñe correctamente, y que cuente con los materiales necesarios.

• Solicitará el auxilió de la fuerza pública o del S.A.M.E ante cualquier incidencia, infortunio o caso de fuerza mayor que exceda al ámbito de competencia del Cuerpo de Agentes.

• Mantendrá un estado de atención constante sobre todo lo que sucede alrededor del puesto de control, vigilando permanentemente a sus pares y a los bienes utilizados. A su vez tanto el chofer como el conjunto de los agentes que participan del control deberán permanecer atentos al desarrollo de todo el procedimiento

Siempre que el agente tenga acceso a la aplicación “Estadísticas” (App), la generación del puesto quedará a cargo del encargado del mismo quien mantiene además el resto de las funciones previamente asignadas.

b) Un agente encargado de detención de vehículos o motovehículos (Balizador) que:

• Realizará las detenciones de los mismos para su control.

• Utilizará el bastón luminoso.

• Asegurará una vía de salida ante cualquier eventualidad. Se mantendrá parado de frente al tránsito asegurando la vía de salida.

c) Un agente encargado de recolección de datos que:

• Recolectará los datos solicitados en la planilla de estadísticas, que deberá contener los datos de los vehículos detenidos (modelo, marca, dominio y datos complementarios como género del conductor, dosaje, condición de licencia principiante, número de licencia habilitante de taxi, entre otros).

• Asumirá la tarea de secundante en el labrado de actas contravencionales.

• Este rol podrá ser desempeñado por cualquiera de los agentes.

d) Un encargado de operación de equipo (Alómetro y/o alcoholímetro según corresponda) que:

• Manipulará el equipo de medición.

• Indicará al conductor el modo correcto de uso y mostrarle el resultado obtenido.

• Imprimirá tickets de muestra, que deberán contener la firma, aclaración al dorso de los mismos.

• Labrará la/s acta/s según sea el caso.

Siempre que sea positivo el resultado del alómetro se deberá pasar a la medición con alcoholímetro. En esos casos el control con el alcoholímetro deberá ser realizado por el agente que realizó el control con el alómetro, ya que en caso de ser necesario será este quien labrará el acta correspondiente.

e) Un Chofer que:

• Prestará colaboración en las tareas que el responsable del puesto y/o los superiores le asignen.

ESQUEMA DE LOS PUESTOS DE CONTROL

Los puestos de control se dividen en diferentes zonas:

a. Punto/zona de prevención anticipada/alerta

Es el punto de inicio del puesto, debe estar señalizado con señalética vertical (flechas luminosas o valla con una inscripción que indique que hay un puesto de alcoholemia). Las señales deben poseer dimensiones reglamentarias para la vía pública, tanto en su configuración (medidas) como en su ubicación (a la altura correspondiente).

b. Zona de transición

El objetivo de esta zona es hacer reducir la velocidad de los vehículos que circulan próximos al puesto. En las calles, debe lograrse que la velocidad baje de 40 km/h a menos de 20 km/h, mientras que, en las avenidas, debe garantizarse una disminución de 60 o 70 km/h a menos de 20 km/h. En función de eso, las distancias y la cantidad de materiales van a variar según el tipo de arteria.

Se colocarán conos, formando un ángulo de aproximadamente de veinticinco grados (25) respecto al cordón, para reducir de manera gradual la circulación por

el primer carril y por ende la velocidad de los vehículos que circularán cercanos al puesto.

Es recomendable que el puesto se inicie pasada la bocacalle, valiéndose del semáforo para la detención de los vehículos. De esta manera los vehículos se aproximarán al puesto a una velocidad reducida.

Detrás de la fila de conos, se debe ubicar el vehículo debidamente identificado, estacionado a cuarenta y cinco grados (45), con el sistema lumínico encendido conforme se detalla en el siguiente apartado “Desarrollo del Control” cuando se enumeran las condiciones para el “Armado del Puesto”. Este funcionará como barrera de contención ante cualquier vehículo que no desvíe su trayectoria. Esta unidad móvil no debe usarse como lugar de apoyo para que el agente proceda a labrar las actas y/o planillas, tampoco para que los agentes y/o chofer tomen el descanso estipulado. Tampoco podrá ausentarse ni realizar ningún tipo de traslado hasta que finalice el operativo en su conjunto.

En avenidas con doble sentido de circulación, de cuatro (4) o más carriles, se puede implementar también, una barrera de conos sobre la línea divisoria entre los carriles opuestos. Esto tiene por objetivo el encauzar los vehículos hacia el puesto de control, evitando la fuga de los mismos hacia los carriles opuestos.

c. Zona de amortiguación

Es un espacio entre la zona de transición y la zona de trabajo, que funcionará como seguridad para los agentes, ante un vehículo que no logre desviar su trayectoria a tiempo. Esta zona debe estar vacía, sin presencia de agentes. Es recomendable que el puesto se inicie al comienzo de la cuadra, aprovechando los semáforos y la reducción previa del señalamiento planteado (en caso que la bocacalle tenga giro en dirección al puesto, esta debe estar señalizada por conos, ampliando el giro de los vehículos, o bien para incorporarlos al control).

d. Zona de trabajo/detención de vehículos

Es la zona donde se detienen a los vehículos seleccionados. Esta zona se divide en tres subzonas:

● **Ingreso:** Espacio entre conos por donde el vehículo ingresa a la zona de trabajo y se detiene por completo.

El fin de la zona de ingreso está demarcada por una fila de conos paralelos al cordón ubicados a la altura delimitada por la barrera de conos inicial.

● **Detención:** es la zona donde los conductores de los vehículos se detienen para que se les efectúe el control.

En esta subzona se ubica el encargado de la detención de vehículos (balizador) quien porta el bastón luminoso.

Detrás de él se ubican los responsables de operación de equipos y el encargado de la recolección de datos.

Ninguno de los agentes puede estar ubicado antes de la sub zona de detención ni por fuera de las barreras de conos.

● **Egreso:** Una vez finalizada la prueba de alcoholemia y dependiendo del resultado de la misma, los vehículos deben atravesar esta zona para reincorporarse al tránsito (en caso de alcoholemia negativa) o dirigirse a la zona de detención (en caso de alcoholemia positiva).

e. Zona de estacionamiento

En esta zona se ubicarán los vehículos de los conductores a los cuales el test de alcoholemia les arrojó resultado positivo y/o se les detectó alguna falta la cual implique la remoción del vehículo. Se labrarán a los conductores las actas correspondientes mientras aguardan la remoción del vehículo.

Aquí permanecerán hasta la llegada de la grúa.

El encargado de operación de equipos, conjuntamente con el encargado de recolección de datos, podrá trasladarse a esta zona para el labrado del acta contravencional, siendo el primero el labrante y el segundo nombrado el secundante.

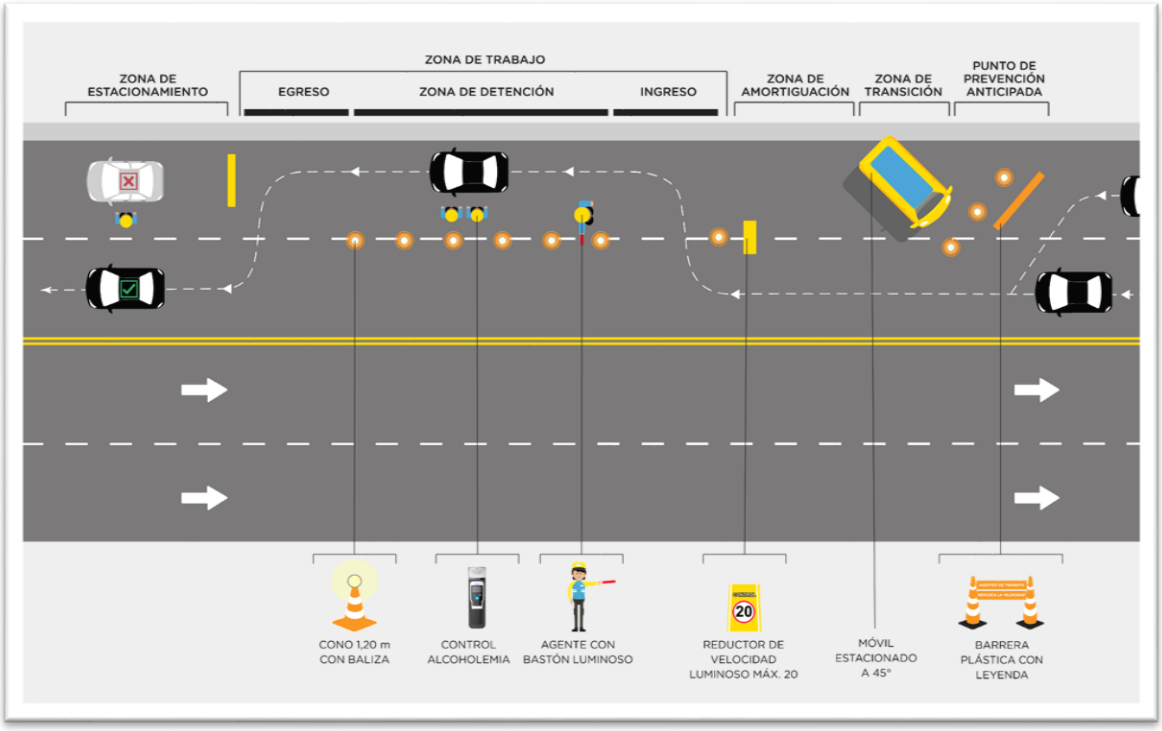
La zona puede estar separada por una valla.

TIPOS DE PUESTO DE CONTROL

Tipo 1. Puesto para calles o avenidas de cuatro (4) carriles

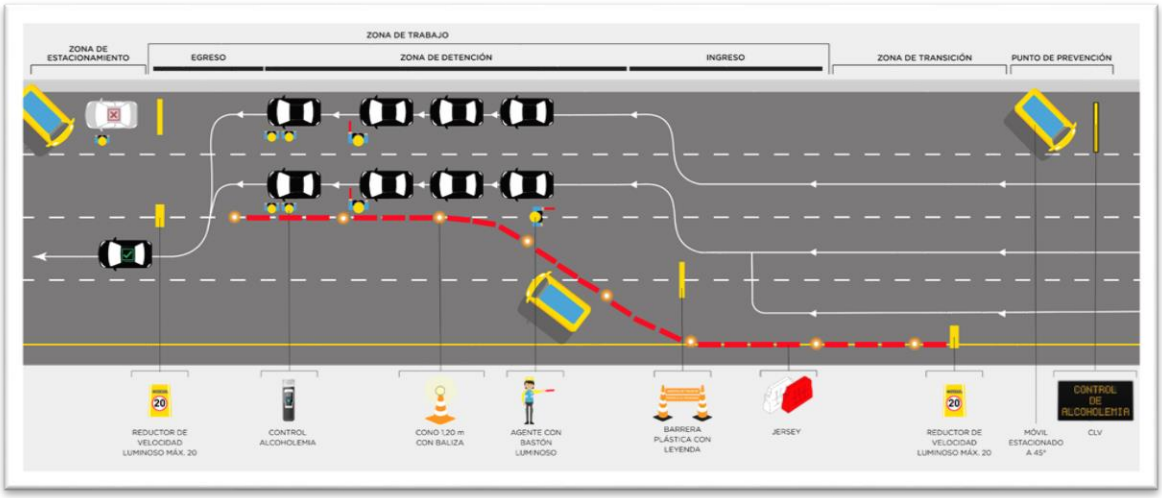
Este puesto presenta la configuración mínima para la realización de un control de alcoholemia. Encauza o reduce la velocidad de los vehículos, dejando un (1)

solo carril disponible para la circulación. En este tipo de puestos, el Balizador selecciona qué vehículos ingresan a la zona de trabajo.



Tipo 2. Embudo total para avenidas de más de cinco (5) carriles

Este tipo de puesto reduce la velocidad de todos los vehículos y garantiza que todos sean detenidos para ser controlados. La congestión se puede gestionar dejando que los vehículos continúen la marcha sin ser controlados. Es la opción más segura para avenidas de más de cinco (5) carriles.

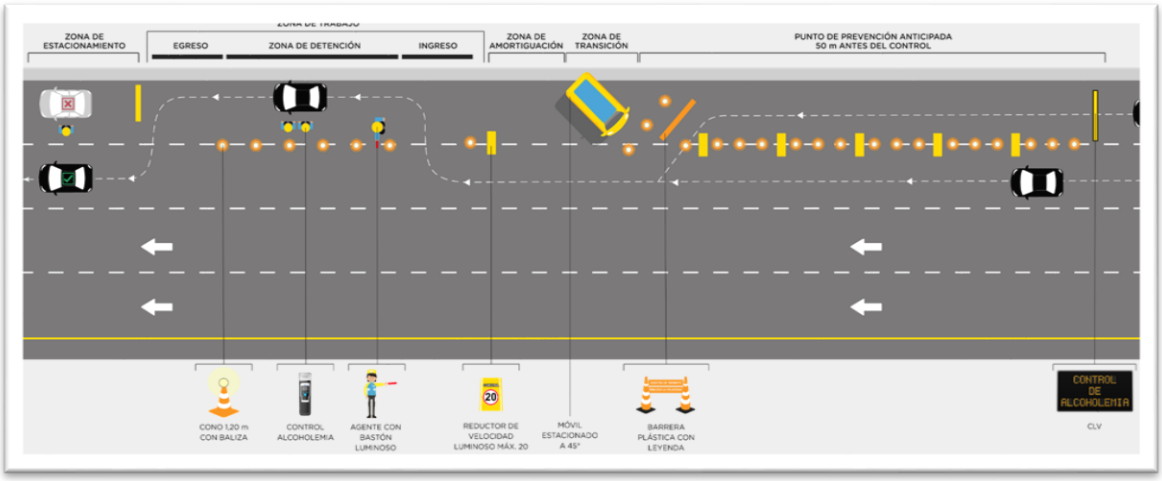


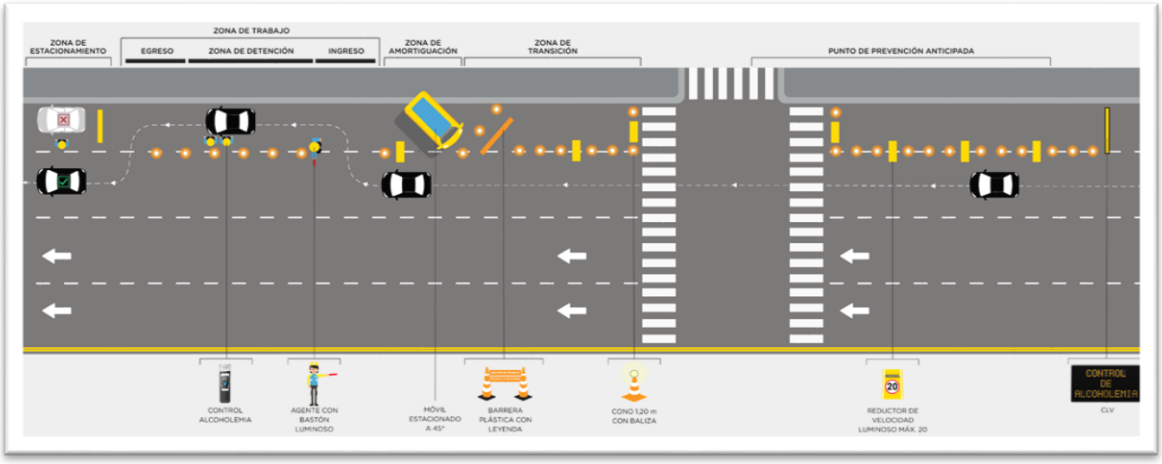
Tipo 3. Puesto alternativo a los embudos para avenidas de más de cuatro (4) y hasta seis (6) carriles.

La configuración de este puesto requiere que los vehículos que ingresen reduzcan la velocidad por lo cual, deberá ser visible a no menos de 50 metros del comienzo del mismo. De tal forma que el/los carril/es en los que se encuentra establecido deberán ser anulados previamente.

Para esto, se tomarán en cuenta los 50 mts anteriores al comienzo del puesto, cerrando ese carril con un Cartel de Leyenda Variable "Reduzca velocidad/Control de alcoholemia" o en su caso quedará supeditado a la decisión de la Gerencia de Gestión de Operaciones -o la que en el futuro la reemplace - posicionar al comienzo del puesto un móvil o motocicleta del Cuerpo de Agentes de Tránsito detrás del cual, siguiendo la línea del carril se colocará un reductor de velocidad y una línea de conos de 1,20 mts con sus respectivas balizas encendidas, a razón de quince (15) conos como mínimo e intercalando cada tres de ellos un reductor de velocidad.

En caso de que en esos 50 mts previos al comienzo del puesto se encontrara una bocacalle, la misma tiene que quedar despejada, retomando la línea de conos una vez cruzada ésta, y agregando un cono de cierre en el retome de la restricción del carril.

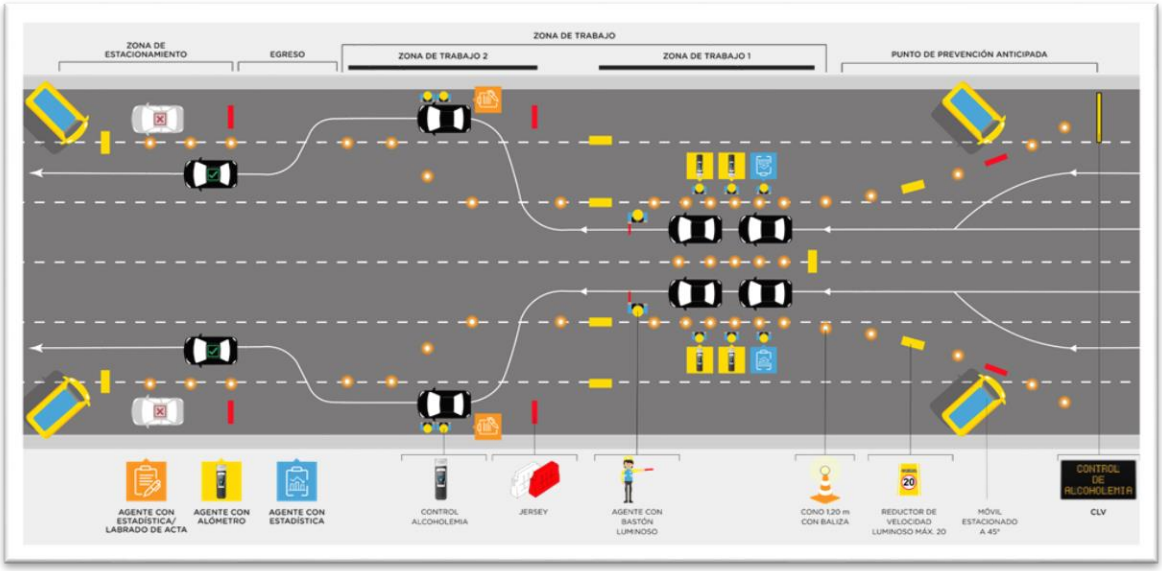




Tipo 4. Embudo total para avenidas de más de seis (6) carriles y con velocidades máximas superiores a la media para el tipo de arteria.

Por ejemplo, Av. Figueroa Alcorta y Rafael Obligado.

Dada la mayor cantidad de carriles en el mismo sentido y que la velocidad máxima de esta vía es de 70 km/h, se introducen algunas modificaciones a los esquemas antes descriptos.



Punto de prevención anticipada:

En el inicio, sobre la acera, se ubicará el Cartel de Leyenda Variable (CLV) y/o valla advirtiendo la reducción de velocidad y que por delante hay un operativo de alcoholemia.

Zona de transición:

• Usar los primeros 100 / 150 mts. para desviar el tránsito en forma de embudo hasta dejar dos carriles disponibles en calzada central. Esto tiene que estar debidamente señalizado con conos, balizas y jerseys.

• Una vez que se logran reducir los carriles, los autos deberán circular a una velocidad aproximada de 20km/h para evitar incidentes y/o lesiones.

• En caso de emergencia se utilizará la vía rápida para dejar pasar al vehículo que lo requiera. Serán los agentes intervinientes en el operativo quienes al momento de detectar el vehículo en emergencia moverán los elementos de seguridad para dejar el paso libre. En todo momento esta modificación del puesto no implica riesgo ni para los agentes intervinientes ni para el vehículo en emergencia, función que será supervisada por el responsable del puesto.

Zona de Trabajo Uno (1):

• Dos agentes con bastones luminosos serán los encargados de detener la marcha de los vehículos que serán sometidos al control con dispositivo tipo alómetro.

• Los agentes que realizarán el control con alómetro conjuntamente con el/los agentes que verificarán los documentos del vehículo y volcarán los datos en la planilla de estadísticas (la verificación de documentación queda supeditada a la orden de la superioridad inmediata) abordarán a los conductores explicándoles el procedimiento que se está realizando.

• La cantidad de agentes con alómetro será de cuatro (4), dos (2) a cada lado de la avenida.

• La totalidad de la zona de trabajo 1 estará demarcada por conos con balizas y Jerseys protegiendo en todo momento la integridad física de los agentes que cumplan esta función.

• Los agentes con bastones luminosos estarán encargados de dejar continuar al conductor del vehículo en el caso que el control resultase negativo en alómetro, o de indicarle que debe dirigirse hasta la zona de trabajo 2 en el caso de resultado positivo, guiándolo si fuere necesario.

Zona de trabajo dos (2)

• Pasada la zona de trabajo uno (1), se usarán otros 100 mts. para el control con alcoholímetro de aquellos vehículos que dieron resultado positivo en el alómetro.

• Se deberá ubicar una valla al inicio de cada una de las zonas de trabajo dos (2) (carril rápido y carril lento) y cartel de máxima 20km/h.

• Una vez realizado el control con alcoholímetro, aquellos que arrojen resultado positivo pasarán a la zona de estacionamiento.

• La calzada central deberá quedar liberada para mantener un flujo de autos normal en caso de embotellamiento grave.

Zona de estacionamiento

• El agente deberá indicarle al vehículo que ingresó a esta zona dónde ubicarse para luego, en caso de dar resultado positivo, aguardar la llegada de la grúa para su remisión.

• La zona de estacionamiento estará separada de la zona de trabajo dos (2) mediante una valla, jersey o cualquier tipo se señalética reflectario o lumínica.

• Toda esta zona estará demarcada de manera visible con conos, jersey, balizas o cualquier elemento reflectario o luminoso.

El total de agentes intervinientes en este tipo de puesto será de:

- Dos (2) agentes responsables del puesto

- Dos (2) agentes con bastones

- Cuatro (4) agentes operando alómetro

- Dos (2) agentes operando alcoholímetro

- Dos (2) agentes para toma de datos

<u>DESARROLLO DEL CONTROL.</u>

Armado del puesto.

El personal del cuerpo de agentes destinado a un puesto de control:

• Llegará al lugar predeterminado por el cronograma de servicio al menos 15 minutos antes de la hora de inicio del control.

• Localizará un lugar apropiado para realizar el control, y estacionará el móvil sobre la calzada a 45º (siempre y cuando la calzada lo permita, teniendo un mínimo de dos carriles), tomando como referencia el cordón de la acera, con las balizas encendidas y siempre próximas a la acera derecha. Si fuese necesario se podrá implementar junto a la acera izquierda, sólo en casos de operativos de índole excepcional, previamente estudiados, diagramados y bajo la aprobación de la superioridad. El portón trasero de cada unidad móvil será abierto cuando los agentes necesitan manipular equipamiento (impresión de tickets, control con kit de estupefacientes, entre otros). Cuando necesiten completar planillas o labrar actas contravencionales o de comprobación, sólo podrán usar el móvil como apoyo en los casos que cuenten con dos unidades y se hará en el que esté ubicado al final del control.

• Si en el lugar indicado, según el cronograma establecido, no se pudiera armar el puesto de control por diferentes causales (espacio reducido, paradas de transporte público, obrador, entre otras.) se buscará el lugar propicio más cercano al lugar de origen, para lo cual pedirá previamente y sin excepción autorización a la superioridad interviniente. El superior recibirá los llamados de los puestos de control que no encuentren lugar para instalarse y, tratando de conservar la arteria original, los reubicará teniendo en cuenta que los puestos no queden a una distancia que no resulte conveniente.

• Se armará el puesto de control con los conos y sus respectivas balizas/faros apostados de manera visible al tránsito y que estos queden en armonía respecto a la ubicación del móvil, para que se genere un rectángulo (de vértices imaginarios) y que transmita a los conductores de los vehículos y a los mismos agentes la impresión de “corralito” o “cajón”.

• La ubicación final elegida para el armado del puesto de control deberá contar con el lugar necesario para la ubicación del/los móviles que correspondan al operativo, como así también para el armado de la zona de seguridad, la cual deberá ser lo más amplia posible, y sin ningún tipo de obstáculo para los agentes,

ya que en esa zona los vehículos se encontrarán detenidos mientras a sus conductores se les realizan los controles correspondientes.

• En situaciones programadas y específicas, se reducirán todos los carriles que sean necesarios para lograr la canalización de los vehículos que circulan por dicha arteria.

• Los agentes se situarán en posición de trabajo en la vía pública en torno al control

INICIO DEL CONTROL

• Una vez constituido el puesto, deberá contar con la aprobación del superior operativo de cada unidad para poder dar inicio al mismo.

• El responsable de cada puesto deberá comunicar, vía telefónica, a su superior inmediato, y a la Central de Operadores o el que en el futuro lo reemplace -, el arribo, el lugar geográfico y el posterior inicio del control.

• Los operadores de la Central de Operadores -o el que en el futuro lo reemplace- encargados del área de seguimiento, al recibir la información de los puestos de control establecidos, serán los responsables de entablar comunicación con la comisaría correspondiente.

• Se procede a la detención de los vehículos por parte de los agentes. Las maniobras de detención deberán realizarse de manera clara y segura, tanto para el conductor como para el resto de los intervinientes en el puesto.

• El agente que se encuentre llevando a cabo la detención de los vehículos deberá asegurar un flujo mínimo y constante de rodados para ser evaluados, quedando dichas detenciones condicionadas al flujo vehicular de la arteria de control.

• Una vez detenido el vehículo, según lo definido en el Protocolo de Actuación N° 2, se solicita la documentación exigible para circular conforme a lo establecido en el Protocolo de Actuación N° 3, al tiempo que se le explica al conductor que personal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires le realizará un control de alcoholemia.

• Un agente controlará la documentación obligatoria, incluso mediante la utilización de la Aplicación Fiscalizar en caso de contar ella o la que el futuro la reemplace, y luego le practicará al conductor un test con equipo alómetro, donde se le explicará al mismo que deberá soplar a distancia y esperar el resultado preliminar (presencia o no de alcohol, sin determinar cantidades).

• En caso que el resultado fuese negativo, se concluye el procedimiento, se agradece su colaboración y se le entrega material informativo (flyer) en el caso de contar.

• Si el resultado fuese positivo (presencia de alcohol) se procede a realizar un segundo y último test con equipo de medición alcoholímetro el cual arrojará un resultado numérico al que denominamos “dosaje de alcohol en sangre”. Dependiendo de este valor se determinará si supera la cantidad de alcohol en sangre permitida por la normativa vial vigente.

• Es necesario entender que el control, en su parte técnica, es dirigido por el agente encargado de la operación de los equipos, quien le indicará al conductor si no se encuentra soplando de forma correcta y cuál es la forma en que deberá hacerlo.

• Finalizada la exhalación, el conductor retirará y conservará la boquilla, luego observará el dosaje resultante en el display del alcoholímetro.

NEGATIVA A SOPLAR

• Si el conductor manifestara algún inconveniente que le impide soplar, y la causa le fuere atribuible, o si éste se negara a soplar por cualquier motivo, se labrará un acta de comprobación, según lo establecido en el Protocolo de actuación Nº 4 por la causal instituida en el Cap. 5.4.2 Ley Nº 2148 (B.O.C.B.A. Nº 2615). “La negativa a realizar la prueba constituye falta. En este caso, a los fines de impedir que la persona prosiga conduciendo, se presume el estado de alcoholemia positiva o de conducir bajo la acción de estupefacientes”

• Por lo expresado en el punto anterior, se debe labrar un acta de comprobación de acuerdo a lo estipulado en la Ley 451 Régimen de Faltas y adoptar la medida cautelar de remoción del vehículo.

• En estos casos, se le informará al presunto infractor que para poder retirar el vehículo previamente deberá obtener la liberación por parte de un controlador de faltas.

• El personal a cargo del puesto informará de inmediato a su superior sobre los acontecimientos producidos en el mismo.

RESULTADO NEGATIVO

Se considerará que el resultado del control es **NEGATIVO** cuando el dosaje no supere los siguientes valores:

● 0,50 grs/l: conductores de vehículos particulares y acompañantes de motovehículos

● 0,20 grs/l: conductores de motovehículos

● 0,00 grs/l: conductores de vehículos destinados al transporte de carga, pasajeros, escolares y conductores PRINCIPIANTES quienes mantienen la condición de principiantes conforme a lo determinado por el Art. 5.4.4 de la Ley Nº 2148 por un lapso de dos años desde que le fuera otorgada la licencia de conducir,

En estos casos el agente de tránsito deberá:

● Informar al conductor que el resultado del dosaje se encuentra dentro de los valores permitidos para conducir.

● Agradecer su colaboración.

● Entregar la folletería (flyer) de información indicándole que puede continuar su marcha.

● Plasmar el resultado del control a la planilla de estadística.

RESULTADO POSITIVO

Se considerará que el resultado del control es POSITIVO cuando dosaje supere los siguientes valores:

● 0,50 grs/l: conductores de vehículos particulares y acompañantes de motovehículos.

● 0,20 grs/l: conductores de motovehículos

● 0,00 grs /l: conductores en vehículos de transporte de carga, pasajeros, escolares y PRINCIPIANTES quienes mantienen la condición de principiantes conforme a lo determinado por el Art. 5.4.4 de la Ley Nº 2.148 por un lapso de dos años desde que le fuera otorgada la licencia de conducir con independencia de la jurisdicción que haya otorgado la Licencia, aun cuando en éstas la condición de Conductor Principiante tenga una duración diferente o no contemple tal condición.

En estos casos los agentes de tránsito deberán:

● Informar al conductor cuál es el máximo valor permitido y que está excedido del mismo.

● Informar al superior a cargo el resultado del control que el conductor excedió el máximo permitido.

● Imprimir dos (2) tickets de prueba utilizando la impresora a tal efecto. El agente que realizó el control deberá firmar al dorso del ticket, aclarando su firma, número de Código de Agente de Tránsito (C.A.T.) o la que en el futuro la reemplace y las siglas de la Repartición.

● Labrar acta contravencional según se tratara de una conducta contemplada en el Art. 131 de la Ley Nº 1.472, Código Contravencional por conducir con mayor cantidad de alcohol en sangre del permitido o bajo los efectos de estupefacientes", o el que en el futuro lo reemplace- para los dosajes que sean iguales o superiores a 1,00 gramos de alcohol por litro en sangre conforme a lo dispuesto en el Protocolo de Actuación N° 5 para lo que se requiere, la presencia de dos testigos de actuación. Excepcionalmente se podrá contar con la presencia de un (1) solo testigo. Como así también el labrado del informe contravencional.

● Dar aviso a los operadores, para que éstos realicen la consulta a la Fiscalía en lo Penal, Contravencional y de Faltas que correspondiere, a efectos de que avale la medida cautelar adoptada.

● Adjuntar al acta contravencional: ticket de prueba, copia fiel del certificado de calibración del alcoholímetro utilizado e informe contravencional suscripto por los agentes: labrante y secundante.

● Proceder a dar lectura del acta frente a los testigos y al presunto contraventor/a.

● Entregar duplicado del acta contravencional al conductor, y el original de la boleta de citación del inculpado, y se procede a la remisión del vehículo.

● Labrar acta de comprobación para los casos contemplados en el Art. 6.1.65 de la Ley Nº 451, Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por "conducir bajo la influencia del alcohol", siempre que conduzca con un nivel de alcohol en sangre inferior a (1.0) gramo de alcohol por litro de sangre.

● Proceder al labrado de la boleta de Citación del Inculpado (Z) en caso de corresponder, conforme lo descripto en el Protocolo de Actuación N°5, previa retención de la licencia de conducir. Dicha retención se efectuará físicamente y digitalmente mediante la utilización de la Aplicación Fiscalizar –o la que en el futuro la reemplace–.

● Remitir el vehículo/motovehículo a la playa de acarreo correspondiente.

● Completar la planilla de registro de control positivo, a la que deberá adjuntarse el segundo ticket de prueba.

● En caso de tratarse de un acompañante de motovehículo, se labrará un acta de comprobación y se procederá a la remisión del motovehículo (conforme la Ley Nº 2.148 Código de Tránsito y Transporte, art. 5.6.1.c.8 inc. IX)

● Informar la finalización del procedimiento sobre el control positivo al superior.

● Si se evidenciara un estado de embriaguez y/o intoxicación en que el presunto Contraventor/a no puede dirigirse por sus propios medios, el agente solicitara la presencia del personal de SAME en el lugar.

En caso que el conductor se diera a la fuga:

• Si el conductor, luego de haberse realizado la prueba de alcoholemia con resultado positivo, se da a la fuga, el agente además de labrarle el acta de

comprobación conforme a lo dispuesto en la Ley Nº 451 Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

• En el caso de que el dosaje arrojo como resultado un valor menor (1.0) gramo de alcohol por litro de sangre deberá labrarle el acta de comprobación conforme a lo dispuesto en 6.1.65 de la Ley Nº 451 Régimen de Faltas.

• Se labrará un acta contravencional cuando el dosaje arroje un resultado igual o superior a 1,00grs (conf. Art. 131 de la Ley Nº 1.472 Código Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

• Se labrará un acta de comprobación por no acatar las indicaciones de la autoridad.

• Se acompañará el ticket de prueba, certificado de calibración, boleta de citación del inculpado.

• Si el conductor se diera a la fuga, sin llegar a realizarle el control de alcoholemia, el agente deberá labrarle siempre que no incurra en otra causal, el acta de comprobación (por negativa al control e indicaciones a la autoridad).

• En caso que el conductor se diera a la fuga, y dejare documentación en poder del agente de tránsito, se deberá siempre que no incurra en otra causal, labrar el acta de comprobación por no acatar las indicaciones de la autoridad y por circular sin la documentación obligatoria. Asimismo, la documentación deberá adjuntarse, en sobre cerrado, al acta o actas que se labren. En el caso que el conductor regresare al puesto solicitando la documentación previamente dejada en poder de los agentes, la misma deberá ser entregada en mano, dejando constancia de ello.

Situaciones particulares:

• En caso que la fiscalía interviniente autorice que asuma la conducción de un tercero (sea particular, personal de fuerzas de seguridad, u otro) el agente deberá realizarle la prueba de alcoholemia correspondiente, imprimir el ticket con el dosaje de ambos -conductor y tercero autorizado-, verificar el correcto estado de la licencia de conducir, corroborar su identidad, completar el informe con los datos de la persona que asume la conducción y adjuntarlo al acta contravencional.

• En caso de conductores que no hayan llegado todavía a la mayoría de edad, pero posean licencia para conducir, se debe actuar de manera idéntica a conductores mayores de edad. No obstante, se debe aclarar en la llamada la Central de Operadores (o quien lo reemplace en el futuro), la condición del conductor para que den aviso a la Fiscalía en el caso de que los dosajes que sean iguales o superiores a 1,00 gramos de alcohol por litro en sangre el control interviniente que adoptará las medidas que estime pertinentes. En tanto los agentes aguardarán las instrucciones sobre cómo continuar el procedimiento, dejando asentado todo en el acta contravencional.

Remisión del vehículo

Proceder conforme lo establecido en el Protocolo de Actuación N° 7 “Remisión de vehículos”.

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2024-04548363-GCABA-DGCATRA

Buenos Aires, Jueves 18 de Enero de 2024

Referencia: ANEXO 12- PROTOCOLO DE ACTUACION N.º 12: OPERATIVO DE CONTROL DE ALCOHOLEMIA

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 23 pagina/s.

Digitally signed by Leandro Maximiliano RICCIARDI
Date: 2024.01.18 15:34:33 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

LEANDRO RICCIARDI
Director General
D.G. CUERPO DE AGENTES DE TRANSITO
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2024.01.18 15:34:33 -03:00