



Municipalidad de Mercedes
HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE

Mercedes (B), 26 de Agosto de 2013.-

Al Señor
Intendente Municipal
Carlos A. Selva
S / D

Ref. a Exp. N°3163/13-DE

De mi mayor consideración

Tengo el agrado de dirigirme al Señor Intendente Municipal, con el objeto de llevar a su conocimiento que éste H. Concejo Deliberante en la Sesión Ordinaria del día 26/08/13, por unanimidad sancionó la siguiente:

ORDENANZA N°7341/13

Artículo 1º.- Autorízase al Señor Intendente Municipal a la suscripción del Convenio Marco de Cooperación Técnico Institucional y el Convenio Específico N°1, con las adecuaciones correspondientes al Organigrama Local, entre la Universidad Tecnológica Nacional, Facultad regional La Plata y el Municipio de Mercedes Bs. As. Representado por el Sr. Intendente Municipal, Don **Carlos Américo SELVA.-**

Artículo 2º.- Comuníquese, regístrese, dése al Digesto General, cumplido, archívese.

Saludo al Señor Intendente

Municipal, muy atentamente.-



CONVENIO MARCO DE COOPERACIÓN TÉCNICO INSTITUCIONAL
ENTRE LA MUNICIPALIDAD DE MERCEDES Y LA UNIVERSIDAD
TECNOLÓGICA NACIONAL FACULTAD REGIONAL LA PLATA

En la ciudad de Mercedes a los ... días del mes dede 2013, entre la **MUNICIPALIDAD DE MERCEDES** con domicilio en Av. 29 N° 575 de la ciudad de Mercedes, representada en este acto por el Intendente Municipal, Sr. Carlos Américo SELVA, en adelante "**LA MUNICIPALIDAD**", por una parte, y por la otra, la **UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL FACULTAD REGIONAL LA PLATA**, representada por el señor Decano, Ing. Carlos FANTINI, constituyendo domicilio a todos los efectos legales en calle 60 y 124 de la Ciudad de La Plata, en adelante "**LA FACULTAD**", denominadas en conjunto como "**LAS PARTES**" convienen celebrar la presente Convenio Marco de Cooperación Técnico Institucional el que se registrá por las siguientes Cláusulas:

PRIMERA: El presente Convenio tiene por objeto el desarrollo de un **PROGRAMA MUNICIPAL DE TRÁNSTO y SEGURIDAD VIAL** para la Municipalidad de Mercedes

SEGUNDA: En consecuencia, "**LAS PARTES**" acuerdan establecer y desarrollar Metodología y Acciones Específicas para implementar y poner en funcionamiento en el menor tiempo posible el mencionado Programa. El Plan de Trabajo, los Plazos de Ejecución y los Recursos que deberán asignar tanto "**LA MUNICIPALIDAD**" como "**LA FACULTAD**" para la ejecución del Programa, serán establecidos en Convenios Específicos Complementarios, que serán suscriptos oportunamente por las partes. ---

TERCERA: Mediante el intercambio de notas aclaratorias entre "**LAS PARTES**" a través de los representantes designados, se resolverán las cuestiones de interpretación del presente Convenio que se susciten con motivo de su ejecución, como así también la instrumentación y/o reglamentación necesaria para dotarla de operatividad.-----

CUARTA: "**LAS PARTES**" manifiestan conocer los alcances de la Ley Nacional N° 23.877 de Promoción y Fomento de la Innovación Tecnológica, referida a la colaboración en la tarea de percepción, administración y disposición de los ingresos



provenientes de la ejecución de los trabajos técnicos de alta especialización, desarrollos tecnológicos, transferencias de tecnología y prestación de servicios de la FACULTAD a la Municipalidad.-----

QUINTA: Para todos los efectos legales y/o extrajudiciales derivados del presente, las partes fijan su domicilio en los denunciados en el encabezamiento, sometiéndose a la jurisdicción de los Juzgados Federales que correspondan.-----

En prueba de conformidad se firman tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en el lugar y fecha ut - supra mencionadas.



CONVENIO ESPECÍFICO N° 1

Acta Complementaria del Convenio Marco de Cooperación y Asistencia

En la ciudad de Mercedes a los ... días del mes dede 2013, entre la **MUNICIPALIDAD DE MERCEDES** con domicilio en Av. 29 N° 575 de la ciudad de Mercedes, representada en este acto por el Intendente Municipal, Sr. Carlos Américo SELVA, en adelante "**LA MUNICIPALIDAD**", por una parte, y por la otra, la **UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL FACULTAD REGIONAL LA PLATA**, representada por el señor Decano, Ing. Carlos FANTINI, constituyendo domicilio a todos los efectos legales en calle 60 y 124 de la Ciudad de La Plata, en adelante "**LA FACULTAD**", convienen celebrar la presente Acta Complementaria al Convenio Marco de Cooperación y Asistencia suscripto oportunamente entre las partes, la que se regirá por las siguientes cláusulas:

PRIMERA: LA MUNICIPALIDAD acepta y aprueba, el Anexo I (Metodología y Recursos para el desarrollo del Programa Municipal de Seguridad Vial) y Anexo II (Acciones Específicas) presentados por la FACULTAD que como adjuntos forman parte del presente.

SEGUNDA En consecuencia las partes acuerdan establecer y desarrollar la metodología y el plan de tareas propuesto, como así también los plazos y recursos necesarios para el desarrollo previsto en el Anexo II, respetando todos y cada uno de los plazos y etapas previstos en los mismos.

Los porcentajes a que se hace referencia en el Anexo I referidos a la Financiación del Programa, comenzarán a ser devengados por la Municipalidad a partir del efectivo pago por los infractores de las infracciones de tránsito labradas a partir de la puesta en funcionamiento del presente proyecto, independientemente de



los importes correspondientes a anticipos por servicios de instalación y adecuación de equipamiento.

La Secretaría de Seguridad y / o Dirección General de Tránsito y Transporte de la Municipalidad de Mercedes, será la autoridad que entenderá en la aplicación y supervisión del cumplimiento del presente convenio,

TERCERA: Mediante el intercambio de notas aclaratorias entre las partes intervinientes a través de los representantes designados en este mismo, se resolverán las cuestiones de interpretación del presente convenio que se susciten con motivo de su ejecución, como así la instrumentación y/o reglamentación necesaria para dotar de operatividad al presente. LA MUNICIPALIDAD designa como su representante a estos fines al Director de Tránsito y LA FACULTAD al Director de Proyectos de Seguridad Vial.

CUARTA: Las partes manifiestan conocer el marco de la Ley Nacional N° 23.877 de Promoción y Fomento de la Innovación Tecnológica referido a la colaboración en la tarea de percepción, administración y disposición de los ingresos provenientes de la ejecución de los trabajos técnicos de alta especialización, desarrollos tecnológicos, transferencias de tecnología y prestación de servicios de la FACULTAD a la Municipalidad.

QUINTA: Para todos los efectos legales y/o extrajudiciales derivados de la aplicación del acta suscripta, las partes fijan su domicilio en los denunciados en el encabezamiento sometiéndose a la jurisdicción de los Tribunales Federales que correspondan.

En prueba de conformidad y previa lectura y ratificación, se firman tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en la fecha y lugar referidos en el encabezamiento.

PROGRAMA MUNICIPAL INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL

Anexo I

Metodología y Recursos

A. INTRODUCCIÓN. Manifestaciones.

El Programa Integral de Seguridad Vial de la Municipalidad de Mercedes tiene por objetivo tratar de disminuir la cantidad de accidentes de tránsito que diariamente ocurren en la ciudad y lograr que la misma sea más ordenada y segura.

El Plan Integral de Seguridad Vial es el proyecto que el Intendente Municipal Carlos Américo Selva, propone llevar a cabo con la participación de la UTN, a través de la celebración de este convenio, a fin de llegar a la sociedad de Mercedes con propuestas vinculadas con acciones concretas en este sentido y con el compromiso de todas las instituciones de la ciudad.

Básicamente este Programa tendrá los siguientes objetivos de índole social, cultural y de convivencia:

- Generar sentido de pertenencia.
- Facilitar la convivencia urbana.
- Llevar a respetar el patrimonio común.
- Promover el respeto por los deberes y derechos de los ciudadanos.
- Disminuir sensiblemente la accidentología urbana

El cumplimiento de normas de convivencia (en las que se incluyen, obviamente las normas de tránsito), implicará fortalecer los dos tipos de regulaciones, se tratará de:



- Mejorar la capacidad de los ciudadanos para llevar a otros a cumplir voluntariamente las normas, lo que generará la conciencia de regulación cultural.
- Mejorar la capacidad para aceptar normas de prevención orientadas a la seguridad colectiva, desde la iniciativa municipal.

La metodología de trabajo se basará principalmente en la concientización de la ciudadanía acerca de la importancia de la autorregulación social en este sentido, tratando de remarcar la importancia y los beneficios de mantener conductas responsables en la vía pública y en el sistema del tránsito.

B. METODOLOGÍA

Todos los proyectos realizados por la FACULTAD utilizan la metodología de desarrollo, control de calidad, seguimiento y documentación recomendados por los standards nacionales e internacionales para este tipo de proyectos.

C. RECURSOS Y DURACION DEL TRABAJO

Se prevé el comienzo de las actividades el día 01 dede 2013.

El Programa tendrá una duración de cuatro (4) años, durante los cuales la FACULTAD proveerá todo el equipamiento, insumos y destinará todos los recursos materiales y humanos especializados que sean necesarios para llevar adelante las tareas comprometidas, dando especial prioridad a su claustro docente y alumnos.

Para todos aquellos temas de alta especialización y para la gestión de provisión de equipamiento en materia de seguridad vial la FACULTAD ha conformado con CECAITRA (Cámara de Empresas de Control y Administración de Infracciones de Tránsito de la República Argentina) el Centro de Investigación, Desarrollo e Implementación de Proyectos sobre Seguridad Vial "CENSEVIAL" y mediante el correspondiente Convenio de Cooperación, la FACULTAD, podrá realizar la contratación de servicios con distintos profesionales o empresas que posean experiencia en las diversas temáticas de control, verificación, registración y seguimiento de infracciones de tránsito o cualquier otra temática asociada a las

diversas actividades antes mencionadas y que permitan llevar a cabo el Presente Programa.

Transcurridos los primeros doce (12) meses de prestación del servicio y de manera anual "la FACULTAD" y "la Municipalidad" realizarán una evaluación de la marcha del proyecto y su correspondiente evolución para poder llevar adelante acciones de:

- a) Readecuación de los alcances del presente convenio para dimensionarlo de acuerdo a los hechos y circunstancias reales que surjan en el ordenamiento vial de la Ciudad después de un primer periodo de implementación del Plan.
- b) Focalizar las acciones previstas en el plan hacia las áreas determinadas como de mayores falencias
- c) Optimizar el uso de los recursos humanos y materiales involucrados en el mismo.
- d) Gestión de Provisión e instalación de nuevo equipamiento por parte de la FACULTAD para actualizar y ampliar el servicio que se brinda a la Municipalidad.

Durante toda la vigencia del convenio, cuando las ecuaciones de equilibrio económico y sustentabilidad del proyecto se distorsionaran de tal forma que el mismo se tornara inviable para las partes, de común acuerdo podrán redimensionarlo de acuerdo a las realidades circunstanciales que se produzcan.

FINANCIACION Y SUSTENTABILIDAD DEL PROGRAMA

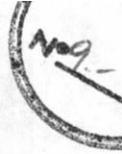
1. **Equipamiento descrito en el Anexo II**, será provisto al proyecto directamente por la Municipalidad, mediante financiación propia asignada al presente proyecto ó mediante la afectación de un porcentaje debidamente especificado de los ingresos provenientes de la recaudación por infracciones de tránsito que genere el presente proyecto.

2. Servicios accesorios del Programa

El pago de los servicios necesarios para ejecutar el Programa se realizará con el 40% (cuarenta por ciento) de los recursos provenientes de los ingresos por infracciones de tránsito originadas en el presente proyecto y destinados a:

- a) Capacitación, educación, relevamientos, difusión y puesta en funcionamiento del Observatorio en Seguridad Vial
- b) Mantenimiento preventivo y correctivo, soporte técnico, reparaciones del equipamiento provisto y actualizaciones tecnológicas.
- c) Desarrollo de software, provisión de hardware, implementación y funcionamiento de los Tribunales de Faltas
- d) Logística de impresión y distribución de nuevos talonarios de infracciones (de acuerdo a modelo especificado por Ley 13.927 y Decreto Reglamentario), captura de infracciones, scanner, digitalización, bases de datos, procesamiento, impresión de notificaciones, sistema de seguimiento de correo. etc.
- e) Relevamiento de la movilidad urbana del Municipio y recomendaciones en materia de redes semaforizadas y sistemas de control utilizando cámaras de vigilancia ó seguridad vial interconectadas a un centro de monitoreo.

Los importes comprometidos serán directamente distribuidos mediante los procedimientos establecidos por el SACIT, donde la DPSPV (Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires) instruirá al BAPRO para que los importes correspondientes a las cobranzas de las infracciones de tránsito se distribuyan de la siguiente manera:



1ra. Etapa: del mes 1 al 24 del proyecto:

- 20% se transferirá a la DPPSV
- 40% se transferirá a la UTN
- 20% se transferirá a la UTN para amortizar el pago de equipos
- 20% se transferirá al Municipio.

2da. Etapa: del mes 25 al final del proyecto:

- 20% se transferirá a la DPPSV
- 40% se transferirá a la UTN
- 40% se transferirá al Municipio.

En el caso que como consecuencia del relevamiento enunciado en el punto e) up supra, surgiera la necesidad de contratación de equipamiento no contemplado en el presente documento, las partes firmarán la Addenda correspondiente donde se especificará el tipo de equipamiento y servicios adicionales a ser incorporados al proyecto y la forma en que el mismo será abonado por parte de la Municipalidad.

En el caso de que la Municipalidad, mediante acto administrativo expreso, decidiera dejar de constatar infracciones de tránsito por un periodo determinado, deberá igualmente compensar a la FACULTAD en forma mensual, y mientras dure dicha restricción, con un importe equivalente al promedio de fondos destinados a la FACULTAD en los seis (6) meses anteriores a que comenzara a operar la mencionada restricción.

Anexo II

Acciones Específicas

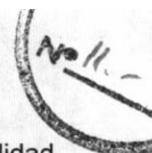
1. Relevamiento Inicial

Esta tarea, piedra fundacional del Proyecto, se llevará a cabo durante los primeros treinta (30) días, a contar de la firma del acuerdo entre la Municipalidad y la FACULTAD. Este relevamiento permitirá diagnosticar básicamente las debilidades en materia de seguridad vial a las que se expone el Municipio, determinar los lugares más adecuados para la instalación del equipamiento y las necesidades de adecuación de las instalaciones del Tribunal de Faltas para encarar un proyecto de esta envergadura.

En esta etapa la FACULTAD gestionará para la Municipalidad la instalación del siguiente equipamiento:

TIPO DE EQUIPO	CANTIDAD
Equipo Móvil de Control de Estacionamiento desde vehículo	1
Equipo Móvil de Mano tipo TABLET para control de Estacionamiento	2
Equipo de Control de Violación Luz Roja / Senda Peatonal en Semáforos	3
Cinemómetros Fijos para control de carriles variables	2
Cinemómetros Móviles para montaje en Vehículos Municipales	1
Cinemómetros Móviles de mano para Inspectores de Tránsito	1
Equipos de Control de Luces Bajas Encendidas	1

El equipamiento descrito, precedentemente, será incorporado gradualmente de acuerdo al plan de entregas que se acuerde con el Municipio. Este equipamiento quedará como propiedad de la Municipalidad desde el inicio del contrato.



La FACULTAD podrá gestionar, de común acuerdo con la Municipalidad, equipamiento adicional que surja de los relevamientos, de los requerimientos y de la evaluación que anualmente deben hacer la FACULTAD y la Municipalidad, conforme lo establecido en el anexo I.

Todo el equipamiento provisto a la Municipalidad durante la vigencia del presente convenio, de conformidad a lo establecido en la Ley Nacional 26.353 (Pacto Federal sobre Seguridad Vial) será de propiedad de la Municipalidad, deberá contar con las certificaciones y homologaciones requeridas por leyes nacionales y provinciales y deberá ser operado por personal municipal debidamente capacitado y certificado en el uso de los mismos por parte de la Autoridad Competente y la FACULTAD.

2. Elaboración del Plan de Educación Vial

La educación es fundamental en cualquier proyecto destinado al bien común y en el caso especial de la seguridad vial, la importancia de una buena educación se traduce en salvar vidas humanas que actualmente se pierden diariamente por la conducta inapropiada de muchos conductores.

En virtud de ello, la FACULTAD, durante toda la vigencia del presente convenio y conforme a las necesidades y cronogramas que establezca la Municipalidad, debe capacitar a las siguientes personas:

- Agentes municipales encargados del ejercicio del poder de policía en materia de tránsito y transporte;
- Autoridades de Aplicación y Control que deberán matricularse para el uso de los equipos electrónicos de control de infracciones de tránsito.

3. Elaboración del Plan de Difusión y Concientización Ciudadana

El Proyecto de Seguridad Vial tendrá seguramente un alto impacto positivo en toda la comunidad de la Municipalidad de Mercedes, pero independientemente de ello es indispensable acompañarlo con un adecuado Plan de Difusión previo que informe a la ciudadanía sobre las acciones a tomar, los derechos que los asisten, y las sanciones a aplicar.

Los especialistas y educadores de UTN, dentro de los noventa (90) días de suscripto el presente, deben sugerir y presentar al municipio un bosquejo de plan de difusión y concientización ciudadana para que sea aplicado por las Autoridades pertinentes de la Municipalidad. .

4. Mantenimiento Preventivo, Correctivo y Actualización Tecnológica de todo el equipamiento

Todo el equipamiento que se provea a la Municipalidad y sea instalado contará con las homologaciones y certificaciones que se exijan para su funcionamiento, emitidas por autoridad competente, conforme a las leyes aplicables, tarea que será a costa y cargo de la FACULTAD.

La actividad específica de instalación y puesta en funcionamiento del equipamiento será responsabilidad de los proveedores de los equipos y de la FACULTAD, quien además actuará en esta etapa realizando el control de calidad de dichas tareas de instalación.

A partir de ese momento la FACULTAD debe mantener operativos y validos, tanto desde el punto de vista metrológico como desde el operacional a los equipos cinemómetros y a todos los otros equipos electrónicos provistos y que forman parte del presente proyecto, garantizando el correcto funcionamiento de los mismos, durante todo el tiempo de uso previsto.

Tales acciones se inician con aquella que hace a la prestación de un servicio de mantenimiento predictivo y preventivo, que con una rutina mensual de servicios preprogramados y realizados de acuerdo a protocolo actualizado del fabricante, asegure, mas allá de las contingencias, el conocimiento del estado general de los equipos, sus soportes estructurales y su entorno operacional, que permita el desarrollo de un plan semestral actualizable, de reparaciones y cambios preventivos de partes.

La FACULTAD implementará un fluido sistema de comunicaciones entre los móviles destinados al servicio y la base de operaciones logísticas, para reportar aquellas novedades que por su impronta afecten la normalidad del servicio, ameritando la intervención de los móviles destinados a las reparaciones y emergencias.

El servicio incluirá sin cargo los repuestos y partes, incluida la mano de obra especializada, sin perjuicio de la garantía de los fabricantes. Dicha garantía no incluye actos de robo o vandalismo que destruyeran o hicieran desaparecer el equipamiento provisto.

Dada la rigurosidad de los controles metrológicos aplicados a los cinemómetros, este servicio incluye toda la previsibilidad de la ejecución de las calibraciones periódicas y no periódicas, además de la interacción permanente con los laboratorios de homologación correspondientes para asegurar la continuidad y legalidad de los controles de velocidad con dichos equipos.

En la tarea mencionada se encuentra incluida toda aquella disponibilidad administrativa que requiere el recambio de Precintos Numerados para el caso de reparaciones que obliguen a la apertura de componentes precintados por la autoridad de aplicación de la Ley de Metrología Legal

Adicionalmente se llevará un registro operacional que permita establecer estadísticas de producción con variables de área geográfica, tecnología, tipo, etc., por cada cinemómetro mantenido, dicho registro contendrá además los datos que hacen a la validez metrológica del mismo y de sus productos resultantes y contendrá el historial de reparaciones y de acciones de mantenimiento con registro de datos e imágenes.

Dicho registro deberá permitir a las autoridades de Constatación y a las de Juzgamiento contar con una fuente de información de validez metrológica de cada uno de los cinemómetros con un ágil acceso de consulta y respuesta inmediata con certificación verificable.

5. Servicios de logística

Este servicio complementa al anterior pero se focaliza en aspectos tanto técnicos como legales relacionados a los equipos, por un lado se presenta el requerimiento de retiro de memorias, con el contenido de datos e imágenes de cada cinemómetro en operación, impidiendo que la saturación de dichas memorias impida el normal funcionamiento de los equipos, por tal razón y después de las primeras semanas de uso donde las memorias son revisadas y retiradas como mínimo cada 7

días, se establecerán los lapsos adecuados para el retiro periódico de las mismas de acuerdo a la actividad de cada equipo.

La FACULTAD determinará de acuerdo a la actividad prevista, la cantidad de vehículos que se afectarán a esta tarea en virtud de distancias a recorrer y periodicidad de servicio.

La tarea de retiro y reposición de la memoria se acompañará con las tareas de verificación del sistema que indican los protocolos del fabricante.

Dada la legislación vigente, la FACULTAD junto a CECAITRA capacitará previamente al personal municipal que deberá estar matriculado para poder actuar en oportunidad del retiro de cada memoria, el cual deberá labrar acta con los datos correspondientes al cinemómetro y al periodo contenido en dicha memoria más otras informaciones referidas al acto realizado.

Dentro de las tareas conexas al retiro de memorias se verificará además la normalidad del servicio, considerando los equipos, las estructuras de soporte y el entorno operacional, debiendo registrarse en el acta tal condición. En caso de encontrarse alguna anomalía presente, o que se pueda asumir futura, y que tal anomalía presuponga algún tipo de afectación a la operatividad del cinemómetro o equipo de control de violación de luz roja, se informará de inmediato al sector de Mantenimiento, Urgencias y Reparaciones de la FACULTAD

Las memorias retiradas se entregarán con remito en el centro de edición de imágenes del Programa. Toda esta documentación será parte del acta indicada up-supra y formará parte del registro operacional del equipo electrónico en cuestión.

En el centro de edición se procederá a la selección de todos aquellos registros que se pueden considerar validos para el labrado de la infracción, generándose un registro de la imagen mas apropiada con el dominio (patente) del vehículo registrado en la infracción, preparándose el producto grafico con mas los datos requeridos por las normativas municipales y nacionales en materia de tránsito (fecha, hora velocidad permitida, velocidad registrada, número y modelo de cinemómetro, lugar de captura de la falta, etc.) los cuales formaran parte de el acta de infracción .

Siendo que en el caso de los cinemómetros fijos procede más de una imagen por cada infracción capturada, se mantendrá un archivo por número de foto asociado a datos de tiempo y lugar.

En el caso de las capturas que por diversos problemas no se consideren validas para editar la imagen (Foto borrosa, sin patente, fuera de foco, etc.) se generará un archivo separado por número de foto asociado a tiempo y lugar y se comunicará al Centro de Mantenimiento para que proceda de acuerdo a los protocolos de mantenimiento.

6. Asistencia a la implementación y operación del sistema informático SACIT en el Juzgado de Faltas Municipal

El sistema informático a ser implementado contará con los siguientes servicios y facilidades:

Fase I: In Put de la Información:

- Recepción de Actas Manuales para Scaneo e Ingreso de Datos al sistema
- Recepción de Actas Fotográficas Editadas provenientes de los cinemómetros, semáforos, estacionamiento, etc. para Ingreso de Datos al sistema
- Verificación, Autenticación de Datos y Resolución de Casos ambiguos
- Scaneo y Graboverificación de todas las actas conformadas
- Provisión e instalación de equipamiento de computación (PC's, impresoras, scanners) para brindar los servicios correspondientes a esta Fase

Fase II: Procesamiento de la Información:

- Generar una Base de Datos general de Presunciones de Infracciones originadas por los equipos previstos por la FACULTAD, sobre las cuales la Municipalidad decidirá cuales se convierten realmente en infracciones de acuerdo a parámetros de gravedad, oportunidad, lugar, etc. Permitiendo de este modo generar políticas activas de prevención por un lado y castigo a las infracciones graves por el otro.

- Provisión e instalación de equipamiento de computación para la operación del Tribunal de Faltas El detalle del equipamiento a proveer e instalar surgirá del relevamiento a realizar directamente en dichas dependencias.
- Soporte Técnico, Mantenimiento y Programación de nuevos requerimientos
- Mesa de Ayuda Central atendida vía Web, ó Teléfono
- Generación de la Documentación Técnica y de Usuarios de los Sistemas
- Capacitación de:
 - Usuarios Municipales:
 - Inspectores de Tránsito Municipal
 - Juzgados de Faltas Municipales
- Entrega de toda la información editada y digitalizada al SACIT para su impresión, procesamiento y puesta a disposición del Tribunal de Faltas

Fase III: SACIT – con las siguientes facilidades

- Generación de Carátulas de Expediente y unificación de infracciones de un mismo responsable.
- Visualización al momento de Juzgamiento de las imágenes digitales de las infracciones para ser consideradas por el Juez.
- Generación de Planes de Pago o Facilidades para el cumplimiento de la sentencia.
- Emisión de Certificados de Libre Deuda y Certificados de Antecedentes.
- Emisión de Sentencias Automáticas para los infractores que vencidos los plazos legales para abonar voluntariamente las infracciones o presentarse a realizar el correspondiente descargo no hubieran optado por ninguna de las dos alternativas
- Envío de todos los antecedentes producidos al momento de la sentencia al Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito
- Seguimiento del cumplimiento de los pagos de las sentencias. En caso de detectarse el incumplimiento se debe dar intervención a procuración fiscal de la Municipalidad

- o Emisión de Reportes de actividades realizadas por los Juzgados, clasificación de acciones, estadísticas, etc

7. Desarrollo de un sistema de seguimiento de notificaciones y cobranzas

Debido a las condiciones y connotaciones jurídicas que poseen las notificaciones de infracciones bajo el nuevo régimen de la Ley Nacional 26.363, y la Provincial 13.927, la identificación fehaciente de los ciudadanos / infractores, sus domicilios constituidos y la seguridad de que las notificaciones han sido debidamente entregadas, tienen una relevancia significativa dentro del proceso tanto de juzgamiento como de quita de puntos en la nueva Licencia de Conducir.

Por tal motivo es que se sugiere a la Municipalidad contar con un servicio de entrega de notificaciones por medio postal fehaciente que garantice lo establecido en el párrafo anterior.

La FACULTAD aportará un sistema computacional para hacer el seguimiento de las piezas postales, recibir las novedades sobre los casos en que la entrega no ha sido posible por diversas razones y generar las acciones correspondientes para seguir el circuito de entrega que corresponda.

La notificación fehaciente es el paso además indispensable para una adecuada gestión de cobranza, ya que después de agotadas las 2 primeras alternativas posibles para el infractor (pago voluntario o comparencia ante el juzgado) si alguna de estas circunstancias no se diera, el sistema comenzará con los automatismos para la gestión de cobranza, emitiendo nuevas notificaciones

Este sistema tendrá una interfase permanente con el sistema de emisión de Licencias de Conducir, para imposibilitar la obtención de dicha licencia a cualquier ciudadano que tuviera infracciones pendientes de pago o resolución.