

Ciudad de San José

Política de Uso del Sistema de Seguridad de Velocidad

Departamento responsable: Departamento de Transporte

Visión Cero es una iniciativa de transporte de la Ciudad destinada a eliminar las fatalidades y lesiones graves por accidentes de tráfico y, a la vez, a garantizar la seguridad vial. La seguridad del tránsito de Visión Cero tiene un lugar destacado dentro del Área de Enfoque de Aumento de la Seguridad Comunitaria del Concejo Municipal. El objetivo de las Áreas de Enfoque del Concejo Municipal es hacer que la Ciudad de San José asuma la responsabilidad de impulsar resultados concretos, por ejemplo, mejorar la seguridad en las áreas que tienen mayor impacto en la comunidad y generar soluciones medibles y aplicables para abordar estas prioridades.

La aplicación de la ley es una de las estrategias claves del Plan de Acción de Visión Cero, y el control automatizado de la velocidad ha probado ser eficaz para disuadir comportamientos riesgosos en la carretera y reducir accidentes fatales y lesiones graves. La Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) analizó estudios de programas de sistemas de seguridad de velocidad, los cuales han demostrado que las cámaras de velocidad reducen las fatalidades y lesiones en los caminos entre un 20 % y un 37 %.

El exceso de velocidad es el principal factor causante de accidentes fatales y lesiones graves en las calles de la Ciudad de San José. La instalación de cámaras de velocidad dentro del Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad desempeñará un papel crucial en el abordaje de este problema, ya que detectarán automáticamente a los vehículos que excedan el límite de velocidad y emitirán citaciones de tránsito, alentando así maneras de conducir más seguras y protegiendo la vida de todos los que circulan por nuestras calles.

En octubre de 2023, la Legislatura del Estado de California aprobó el Proyecto de Ley de la Asamblea (AB) 645, por el cual se otorgaba a la Ciudad de San José la autoridad para poner a prueba un sistema automatizado de seguridad de velocidad. Como es una de las seis ciudades seleccionadas para este programa piloto, San José está autorizada para establecer y operar un Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad bajo las condiciones y directrices específicas delineadas en el proyecto de ley. El programa piloto está autorizado para implementarse durante cinco años como máximo y deberá finalizar antes del 1 de enero de 2032. De conformidad con lo establecido por el Proyecto de Ley de la Asamblea 645 (2023), el gobierno de la Ciudad de San José debe adoptar una Política de Uso del Sistema de Seguridad de

Velocidad antes de implementar el Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad.

De acuerdo con la AB 645, la Política de Uso del Sistema de Seguridad de Velocidad debe contener información sobre el objetivo del sistema, usos autorizados, usos prohibidos, recopilación de datos, notificación, retención y minimización, acceso y precisión, responsabilidad, intercambio, equidad y compromiso comunitario, almacenamiento y seguridad, capacitación, y requisitos de informes anuales sobre uso de datos.

Todo el personal de la Ciudad y los prestadores de servicios deben cumplir con esta Política de Uso del Sistema de Seguridad de Velocidad

1) Objetivo

La Ciudad de San José, a través de su Departamento de Transporte, utiliza sistemas de seguridad de velocidad para mejorar las medidas de seguridad mediante la aplicación eficiente de las leyes de velocidad y la creación de vías más seguras. Las cámaras de velocidad y los sistemas asociados (colectivamente "sistema de seguridad de velocidad" o "sistema") pueden recopilar los siguientes datos, denominados colectivamente "datos":

1. Imágenes de la parte trasera de un vehículo que probablemente viaje a más de 11 millas por hora ("mph") sobre el límite de velocidad señalado.
2. La matrícula del vehículo.
3. Metadatos sobre la fecha, la hora y el lugar de la infracción del límite de velocidad.

Las citaciones de tránsito serán emitidas por un empleado autorizado de la Ciudad y dirigidas al propietario del vehículo que esté registrado en los archivos del Departamento de Vehículos Motorizados y se enviarán por correo postal. La infracción identificada por el sistema de seguridad de velocidad estará sujeta únicamente a una multa civil y no dará lugar a la suspensión o revocación del privilegio del infractor de conducir un vehículo motorizado ni a la imposición de puntos por la infracción.

De acuerdo con la AB 645, los datos recopilados solo pueden usarse para respaldar el Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad, excepto cuando lo exijan otras leyes locales, estatales y federales pertinentes, incluidas las citaciones judiciales. Los datos no se utilizarán para investigar cuestiones relacionadas con el estatus migratorio de una persona. El objetivo de esta Política de Uso del Sistema de Seguridad de Velocidad es garantizar el cumplimiento de las leyes locales, estatales y federales pertinentes.

2) Usos Autorizados

El sistema de seguridad de velocidad y los datos generados solo se deberán utilizar para las multas establecidas a continuación:

1. Generar solo una fotografía clara de la matrícula y la parte trasera del vehículo, emitir una multa por la infracción de la ley de velocidad, identificar el lugar, documentar la velocidad del vehículo detectada por el sistema, y la fecha y hora en que ocurrió la infracción. Los avisos de infracciones deben excluir imágenes de la parte de la ventana trasera del vehículo.
2. Recopilar pruebas únicamente de las infracciones del límite de velocidad.
3. Generar automáticamente un informe de infracción de tránsito, que luego será revisado por un empleado de la Ciudad antes de emitir la citación; y
4. Facilitar la administración y revisión del programa según lo establecido en la AB 645.

La Ciudad puede contratar a un prestador para revisar y acceder a los datos, y prestar servicios en nombre de la Ciudad; por ejemplo, verificar si ocurrió una infracción y determinar quién es el propietario del vehículo. Si la Ciudad emite una citación, el prestador también puede desempeñar tareas administrativas, como enviar los avisos de multa en nombre de la Ciudad. El prestador solo podrá utilizar los datos para las multas autorizadas por la Ciudad y de conformidad con la ley estatal.

La cantidad de las multas por infracciones de velocidad que se emitan en virtud del Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad están determinados por la ley estatal y varían según cuál sea el exceso del límite de velocidad del vehículo, así como la velocidad absoluta del vehículo en el momento de la infracción.¹

3) Usos Prohibidos

Se prohíben los usos de datos de identificación personal que no estén explícitamente autorizados en la sección de "Usos Autorizados". Además, la Ciudad no utilizará el sistema de seguridad de velocidad ni ningún dato que se genere para hacer lo siguiente:

1. Grabar videos (solo se permite la fotografía estática).
2. Investigar el estatus migratorio.
3. Monitorear a personas involucradas en actividades ilegales.
4. Realizar un seguimiento activo con fines de aplicación de la ley;
5. Utilizar software de reconocimiento facial en los datos o en el sistema de cámaras de velocidad.

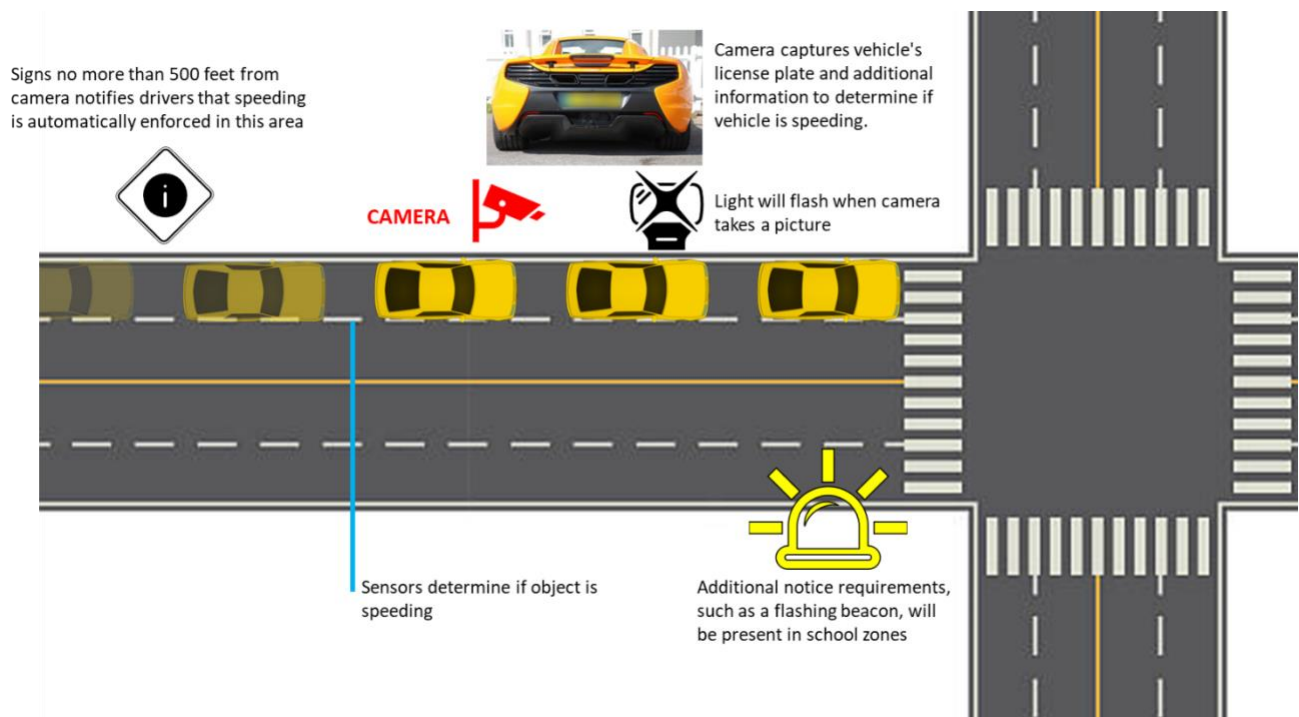
4) Recopilar datos

Un sistema de seguridad de velocidad es un aparato, ya sea fijo en un lugar específico o móvil, que utiliza tecnologías como radar, mecanismos láser, u otros equipos electrónicos para determinar si un vehículo excede el límite de velocidad y en qué medida. El sistema de seguridad de velocidad capturará imágenes de la matrícula

¹ Desde junio de 2023, la información sobre el costo de la citación se encuentra en California AB 645 - <https://legiscan.com/CA/text/AB645/id/2827679> (en inglés con traducción automática)

trasera de los vehículos que circulen a 11 millas por hora o más sobre el límite de velocidad señalado, y los avisos de infracción solo se emitirán a los propietarios registrados de esos vehículos basándose en dichas pruebas. El sistema puede capturar otros datos visuales (por ejemplo, más imágenes) para confirmar que el vehículo esté excediendo la velocidad. En la medida de lo posible, las cámaras deben estar orientadas hacia los vehículos y sus matrículas.

Los sistemas de seguridad de velocidad permiten identificar a los vehículos que infringen las normas de velocidad por un margen especificado, hacen cumplir las normas de tránsito y mejoran la seguridad vial. El término "infracción de velocidad automatizada" se utiliza para señalar los casos en que un vehículo excede el límite de velocidad, y este exceso de velocidad es detectado y registrado por los sistemas de cámaras de velocidad.



5) Aviso

La señalización y el aviso cumplirán con la legislación estatal y federal correspondiente. La Ciudad hará una campaña de información pública al menos 30 días antes de su implementación. Durante los primeros 60 días de aplicación, solo se emitirán avisos de advertencia. Durante toda la duración de la prueba piloto, se perdonará la primera infracción por exceder el límite de velocidad en 11-15 mph y se emitirá una advertencia. El sistema de seguridad de velocidad dará avisos en tiempo real; por ejemplo, emitirá un destello de luz dirigido al conductor cuando se detecte una infracción.

6) Conservación y minimización

El sistema de cámaras de velocidad solo capturará datos de identificación cuando los aparatos detecten que un vehículo está excediendo el límite de velocidad. Hasta ser activado, el sistema solo recopila información básica sobre la velocidad de los objetos que circulan por la carretera mediante un sensor no identificable (por ejemplo, un radar). En otras palabras, el sistema utiliza sensores para determinar la velocidad en que un vehículo está circulando (por ejemplo, 25 millas por hora), pero no conoce nada acerca del vehículo. Si ese vehículo excede el límite de velocidad establecida por la legislación estatal, entonces los sensores activarán la cámara para recopilar información para identificarlo, por ejemplo, la matrícula del vehículo.

Los datos se conservarán de acuerdo con las leyes locales, estatales y federales. California requiere que toda la información de identificación personal asociada con los sistemas de seguridad de velocidad (por ejemplo, la foto de la matrícula) se destruya 60 días después de la resolución final de cualquier citación.² Las ciudades pueden conservar información de que un vehículo ha sido citado y multado por una infracción hasta tres años a los fines de la exención de la primera infracción.

Todos los datos recopilados por los sistemas de cámaras de velocidad que hayan sido generados por una infracción sospechosa se destruirán una vez transcurridos cinco días hábiles si no contienen pruebas de una infracción de velocidad.

Los registros administrativos pueden conservarse hasta 120 días después de la resolución final del aviso de infracción.

7) Acceso y precisión

Los datos recopilados y generados por este sistema y el Departamento de Vehículos Motorizados (DMV, por sus siglas en inglés) están sujetos a las leyes locales, estatales y federales pertinentes, incluidas las posibles solicitudes de la Ley de Registros Públicos de California (PRA, por sus siglas en inglés). Los datos no estarán disponibles para el público, a menos que sea requerido conforme a la ley municipal, estatal o federal, o por orden judicial. Parte de la información personal puede estar tachada antes de la divulgación pública si la ciudad determinara que la divulgación de esa información está protegida por la ley.

Los datos agregados podrán comunicarse al público con fines de transparencia y responsabilidad.

Como propietarios de los datos, la Ciudad tendrá acceso a los datos brutos y a los datos generados a partir de ellos para llevar a cabo los usos autorizados. Solo el personal autorizado de la Ciudad podrá manipular los datos recopilados. El personal de la Ciudad deberá someterse a la capacitación detallada en la sección “Capacitación” antes de que se le autorice a utilizarlos.

² CA Vehicle Code § 21455.5

Si el prestador seleccionado tiene acceso a los datos en bruto, será solo para los fines autorizados por la Ciudad (por ejemplo, revisar las imágenes para emitir una citación por exceso de velocidad). Cualquier otro acceso a los datos por parte del prestador está prohibido.

Para mejorar la precisión en la emisión de citaciones por infracciones de tránsito, el empleado de la Ciudad o el prestador del servicio debe revisar la matrícula y el vehículo antes de emitir la citación.

Los sistemas deberán ser inspeccionados como mínimo cada 60 días y calibrados completamente al menos una vez al año por un laboratorio de calibración independiente. La documentación de la inspección regular, operación y calibración del sistema deberá conservarse al menos 180 días después de la fecha en que el sistema haya sido retirado de su uso de manera permanente.

8) Responsabilidad

A menos que se establezca un acuerdo con terceros, solo el personal de la Ciudad puede acceder a los datos. La Ciudad se reserva el poder de revisar quién tiene acceso a los datos dentro de los límites de la ley estatal. Por ejemplo, si la Ciudad proporciona acceso a los datos a un proveedor, la Ciudad puede revisar qué miembro del personal del proveedor ha accedido a los datos.

Si la Ciudad celebra un acuerdo con un prestador autorizado para realizar ciertas tareas en nombre de la Ciudad para la identificación de infracciones de velocidad, el prestador entregará los registros de auditoría mensuales del sistema de cámaras de velocidad, los que incluirán lo siguiente:

1. Cantidad de infracciones detectadas.
2. Cantidad de infracciones por las cuales la Ciudad emitió citaciones de tránsito.
3. Distribución geográfica de las infracciones detectadas, cuyas citaciones fueron emitidas.
4. En las infracciones detectadas en que no se emitieron citaciones, el prestador deberá informar el motivo (por ejemplo, el vehículo no estaba realmente excediendo la velocidad, la matrícula no era identificable o fue leída incorrectamente).
5. Todo mal funcionamiento, días fuera de servicio debido a mal funcionamiento, y días fuera de servicio por otras razones; y
6. Fecha y hora de la última inspección del sistema.

Bajo la dirección del gerente de la Ciudad, la Ciudad y el personal designado llevarán a cabo una auditoría del sistema y todos los procesos relevantes; por ejemplo, de la tecnología, el procesamiento de datos, la revisión de datos, y del procesamiento y la adjudicación de las citaciones.

9) Revelación de los datos

Los datos sin procesar e identificables no se compartirán con ninguna otra agencia o funcionario gubernamental, excepto según lo exija la ley estatal o federal, una orden judicial o en respuesta a una citación. La Ciudad puede celebrar un contrato con un fabricante o proveedor de servicios de procesamiento de sistemas de seguridad de velocidad. Esto puede incluir el procesamiento de datos como imágenes de matrículas o vehículos para confirmar que se produjo una infracción por exceso de velocidad y las personas involucradas.

Los pagos al contratista pueden realizarse mediante un plan de pagos mensual u otro plan acordado entre el municipio y el contratista. La Ciudad no compensará al contratista en función de la cantidad de avisos de infracción emitidos, ni por el porcentaje de los ingresos generados por el uso del sistema. Todos los datos recopilados de los sistemas de seguridad de velocidad son confidenciales y al contratista se le prohíbe transmitir, reutilizar, o monetizar los datos recopilados, excepto cuando lo autorice específicamente la Ciudad y la ley correspondiente. La Ciudad supervisará, mantendrá el control, y tendrá la decisión final sobre todas las actividades para hacer cumplir la ley, incluida la determinación de cuándo se debe emitir un aviso de infracción.

Se podrán proporcionar datos agregados o datos sin información de identificación a socios externos de la Ciudad con el fin de mejorar los servicios de la Ciudad, tales como los flujos de tráfico y la seguridad.

10) Equidad y compromiso comunitario

Los sistemas de cámaras de velocidad estarán sujetos inicialmente a un período de prueba máximo de cinco años a partir de su instalación y podrán seguir funcionando hasta el 1 de enero de 2032. La Ciudad adoptará esta política antes de celebrar un acuerdo con un prestador, adquirir o arrendar equipos, o implementar un programa. La política se pondrá a disposición del público para su revisión al menos 30 días antes de su aprobación por parte del Concejo Municipal.

El personal organizó talleres para las partes interesadas e invitó a 39 organizaciones comunitarias para que revisaran e hicieran comentarios sobre la estrategia de implementación de la Ley AB 645 de la Ciudad, el borrador del Informe de Impacto del Programa Piloto del Sistema de Seguridad de Velocidad y el borrador de la Política de Uso del Sistema de Seguridad de Velocidad, y de sus posibles ubicaciones. En los talleres se invitó a organizaciones de equidad racial, privacidad y justicia económica.

Los sistemas de seguridad de velocidad se desplegarán en toda la ciudad y abarcarán los 10 distritos del concejo. El personal aplicó un enfoque de equidad cuando seleccionó las ubicaciones teniendo en cuenta el Atlas de Equidad de la Ciudad de San José.³ Los criterios de puntuación varían de 1 (menor porcentaje de personas de

³ <https://gis.sanjoseca.gov/maps/equityatlas/>

color) a 5 (mayor porcentaje de personas de color) en cuanto a la raza y de 1 (mayor ingreso) a 5 (menor ingreso) en cuanto a los ingresos. Estas puntuaciones se combinan y varían de 2 a 10 para la evaluación. Las posibles ubicaciones del sistema identificadas mediante el análisis de choques fatales y lesiones graves abarcan toda la ciudad, tocando áreas con puntuaciones del Atlas de Equidad que van de 2 a 10, con más del 50 % de las posibles ubicaciones dentro del rango de 7 a 10. La selección final de las 33 ubicaciones del sistema de cámaras buscará equilibrar la distribución entre comunidades socioeconómicamente diversas de la ciudad, y dará prioridad a las ubicaciones donde ha habido choques fatales y lesiones graves ocasionadas por el exceso de velocidad.

Durante los primeros 60 días de su aplicación, solo se emitirán avisos de advertencia. Mediante los informes anuales la Ciudad monitoreará el impacto del sistema de cámaras de velocidad en los diferentes vecindarios para identificar y mitigar las inequidades inherentes al sistema.

1. Se deben emitir advertencias durante los primeros 60 días del programa, o 60 días después de que se coloque un nuevo sistema de cámaras de velocidad.
2. Se debe emitir una advertencia en una primera infracción si se excedió el límite de velocidad señalizada en 11-15 mph.
3. Las personas que se encuentran por debajo del umbral federal de pobreza tendrán la oportunidad de que su multa se reduzca hasta en un 80%. Las personas que se encuentren por encima de la línea federal de pobreza hasta en un 250% tendrán la oportunidad de que se les reduzca la multa hasta en un 50%.
4. La Ciudad establecerá un programa alternativo que permitirá a aquellos que cumplan con determinados criterios de ingresos prestar algún servicio comunitario en lugar de pagar por una infracción del sistema de cámaras de velocidad. Este programa también ofrecerá la posibilidad de que aquellos que cumplan con los criterios de ingresos establecidos en el Código del Gobierno (Sección 68632) paguen multas y sanciones a lo largo del tiempo a través de un plan de pago mensual.
5. En caso de que varios sistemas de seguridad de velocidad estén activos en una proximidad y se registren múltiples infracciones en un intervalo de 15 minutos:
 - a. Se emitirá la infracción con la mayor Evaluación Civil entre las múltiples infracciones.
 - b. Las infracciones posteriores en ese intervalo de 15 minutos generarán advertencias por cada infracción.
 - c. No se deberá imponer una sanción civil si la persona está sujeta a penas criminales por el mismo acto (por ejemplo, una persona no será responsable ante una citación a través de un sistema de cámaras de velocidad si ya ha sido acusada por el mismo acto, por un oficial en persona).

De acuerdo con la AB 645, el sistema de seguridad de velocidad no continuará funcionando en una calle determinada si, dentro de los primeros 18 meses de la instalación de un sistema, no se ha cumplido al menos con uno de los siguientes umbrales:

1. Una reducción en la velocidad del percentil 85 de los vehículos en comparación con los datos recopilados antes de que el sistema estuviera en funcionamiento.
2. Una reducción del 20 % de los vehículos que exceden el límite de velocidad señalado en 10 millas por hora o más en comparación con los datos recopilados antes de que el sistema estuviera en funcionamiento.
3. Una reducción del 20 % de la cantidad de infractores que recibieron dos o más infracciones en el lugar desde que el sistema se volvió operativo.

Los miembros del público pueden dar a conocer sus inquietudes en los comentarios públicos de <https://sanjoseca.gov/digitalprivacy> (en inglés con traducción automática). Los comentarios también pueden enviarse por correo electrónico a la Oficina de Privacidad Digital a digitalprivacy@sanjoseca.gov o enviarse por correo postal a la Oficial de Privacidad Digital en 200 E Santa Clara Street, 11th floor, San Jose, CA 95113.

11) Almacenamiento y seguridad

Los datos se almacenarán de acuerdo con un método aprobado por la Oficina de Ciberseguridad de la Ciudad. Si un proveedor almacena o administra información personal, la Oficina de Ciberseguridad de la Ciudad debe aprobar el almacenamiento y la seguridad de los datos por parte del proveedor.

En caso de confirmarse una infracción en relación con el manejo de los datos; por ejemplo, que una parte no autorizada haya tenido acceso a información personal, como fotografías, el DOT seguirá el Plan de Respuesta a Incidentes de la Ciudad de San José. Este protocolo de seguridad y más información de seguridad se pueden consultar en el Manual de Políticas de la Ciudad 1.7.6⁴ [en inglés con traducción automática] y son supervisados por la Oficina de Ciberseguridad de la Ciudad.

12) Capacitación

El personal de la Ciudad que sea responsable de los dispositivos y el personal del prestador que utilice los sistemas de cámaras de velocidad en nombre de la Ciudad son responsables de respetar esta Política/Protocolo. Si la solución del sistema de cámaras de velocidad es proporcionada por un prestador, dicho prestador será el responsable de capacitar al personal pertinente del departamento (según lo determine el departamento) para gestionar el sistema. La capacitación cubrirá lo siguiente:

⁴ City Policy Manual 1.7.6 "Information and Systems Security Policy"
<https://www.sanjoseca.gov/home/showpublisheddocument/17921/637883152437600000> (en inglés con traducción automática)

1. Ingreso al sistema y acceso a la información,
2. Proceso de validación antes de emitir una citación,
3. Exportación de datos de la plataforma del proveedor al centro de datos de la Ciudad (si corresponde),
4. Herramientas de transparencia para auditar los procesos del prestador y los datos utilizados en el proceso de proporcionar los servicios a la Ciudad,
5. Gestión de la conservación y el almacenamiento de datos y
6. Consideraciones de privacidad al utilizar el sistema, por ejemplo, familiaridad con esta política/protocolo de uso de datos.

13) Requisitos del Informe Anual sobre Uso de Datos

Para brindar a la Ciudad y al público informes sobre el uso, la efectividad, y la precisión de los sistemas de seguridad de velocidad de manera continua, se requerirá la siguiente información en un Informe Anual de Uso de Datos que se presentará cada año ante la Oficina de Privacidad Digital hasta el 1 de marzo y cubrirá el año calendario anterior (del 1 de enero al 31 de diciembre).⁵ En el año en que este sistema de seguridad de velocidad entre en vigencia, el departamento solo tendrá que informar sobre el periodo desde la fecha en la cual esta Política entre en efecto hasta el fin del año calendario.

1. Precisión
 - a. Cantidad de supuestas infracciones capturadas por los sistemas de cámaras de velocidad, por ubicación.
 - b. Cantidad de citaciones emitidas basadas en la información recopilada por los sistemas de cámaras de velocidad, por ubicación; y
 - c. Cantidad y porcentaje de citaciones impugnadas y desestimadas en todos los niveles de adjudicación.
2. Impacto en la cantidad de infracciones con el tiempo, por ubicación de cada dispositivo.
 - a. La cantidad de colisiones de tránsito en cada intersección o calle que ocurrieron antes y después de la instalación de los sistemas de seguridad de velocidad. Las colisiones deben informarse como:
 - colisiones totales y
 - colisiones en las que se identificó al exceso de velocidad como un factor.
 - b. Un informe que incluya estadísticas sobre si el sistema de seguridad de velocidad cumple con la AB 645.
 - Si hubo una reducción en la velocidad del percentil 85 de los vehículos en comparación con los datos recopilados antes de que el sistema estuviera en funcionamiento.
 - Si hubo una reducción del 20 % en los vehículos que excedieron el límite de velocidad señalado en 10 millas por hora o más en

⁵ Si esta Política de Uso del Sistema de Seguridad de Velocidad se aprueba después del 30 de septiembre, el primer Informe Anual de Uso de los Datos no se exigirá hasta el año siguiente, y cubrirá el uso desde la fecha de entrada en vigencia de dicha política hasta el 31 de diciembre del año siguiente.

comparación con los datos recopilados antes de que el sistema estuviera en funcionamiento; y

- Si hubo una reducción del 20 % en la cantidad de infractores que recibieron dos o más infracciones en el lugar desde que el sistema comenzó a funcionar.