

Minuta Reunión Subcomisión Técnica (parcial)

| Organizaciones presentes

(En orden alfabético)

1. IPSIBAT, Dr. Fernando Poo y Dr. Rubén Ledesma
2. Coordinación CASV, Subsecretario Dante Galván y Arq. Gabriela Funes Balza

| Orden del día

- Avance Protocolo monitoreo prueba piloto, Proyecto de Ordenanza Zona detención exclusiva para motos.

| Desarrollo de la reunión

El Dr. Rubén Ledesma comentó que está trabajando con Adriana Jacobsen en Buenos Aires, quien actualmente se encuentra trabajando en una organización que administra fondos para la seguridad vial y que está desarrollando una evaluación de los cajones para motos de ciudad de Buenos Aires.

Consideró muy oportuna la realización de una prueba piloto y sugirió, en paralelo a los dos puntos de intervención, la elección de dos puntos similares para monitorear y poder tener datos del pre y post, con y sin intervención.

El Subsecretario Dante Galván se refirió a que la definición de uno o dos puntos de intervención quedará supeditada a la disponibilidad de recursos municipales para su materialización. Al mismo tiempo que sugirió como intersección testigo de la Av. Colón Y Av. Independencia, la de Av. Luro y Av. Independencia.

Por su parte, el Dr. Fernando Poo, señaló que, siendo que el monitoreo se haría a través de grabaciones de cámaras de seguridad, la incorporación de dos intersecciones testigo sería muy oportuna para llegar a una conclusión más acertada respecto de la implementación de la prueba piloto. Sin embargo, estableció la duda referida a si las intersecciones de Av. Luro y Av. Colón con Av. Independencia podrían considerarse equivalentes, ya que por Av. Luro hay un flujo de transporte público considerablemente mayor.

El Dr. Rubén Ledesma hizo mención que, en la bibliografía, no existiría evidencia respecto a la efectividad de este tipo de intervenciones y que, en tal caso, la evidencia existente tornaría más a resultados nulos o negativos. Existe un estudio realizado en la ciudad de Barcelona, que se realizó entre 2008 y 2014, que incluyó el análisis de 45 intersecciones intervenidas y 32 intersecciones testigo. En dicho estudio la conclusión fue que, en términos de seguridad, en algunos casos las intervenciones empeoraron la situación inicial.

Complementó su idea señalando que, asimismo, existe poca evidencia respecto a que este tipo de soluciones mejoren el flujo vehicular. Si bien estas intervenciones tienen más que ver con el control de flujos que con la seguridad, no tiene certeza respecto a la legalidad de la maniobra que deberían hacer las motos para adelantarse hasta llegar al cajón. ¿está permitido en la Ley de Tránsito el adelantamiento?

Agregó que esta, de hecho, es una conducta que molesta a los automovilistas. De la literatura existente, quienes más a favor están de este tipo de iniciativas son las cámaras productoras de vehículos, entendiendo que sobre todo hay un beneficio en términos conductuales hacia la conducción de motos.

Concluyó su participación considerando que encuentra al tema muy controversial, tanto en seguridad vial como flujo de tránsito y sobre todo en materia lega, ¿está permitido ese movimiento? ¿queremos motivar esa conducta?

A continuación, el Subsecretario Dante Galván se refirió a que será necesario confirmar si este movimiento está o no especificado en la Ley Nacional de Tránsito. De todos modos, consideró que es un hecho que estos adelantamientos se producen, y ante la ausencia de demarcación específica, suelen hacerse sobre la senda peatonal. Implementar esta prueba piloto permitirá blanquear esta conducta, para posteriormente, conociendo la magnitud del problema, poder tomar algún tipo de medida o acción.

La propuesta de incorporar a la bicicleta parte del hecho de que la bicicleta, al ser el primer modo en salir luego de que el semáforo lo permita, marcará el ritmo general del flujo.

Se refirió a que, aún siendo un proyecto presentado desde la oposición, considera oportuno y relevante apoyarlo, dentro de lo que los recursos municipales lo permitan.

Al mismo tiempo, consideró interesante poder tener una medición en una ciudad como la de Mar del Plata, ciudad intermedia latinoamericana.

En la nota que se remitió tanto desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana como desde la Comisión Asesora de Seguridad Vial, se hizo referencia a la pertinencia de implementar una prueba piloto, teniendo en cuenta las características geométricas de las vías, dando como resultado que lo ideal sea implementarla en avenidas.

Poder hacer una prueba piloto en dos intersecciones, con otras 2 intersecciones testigos permitirá hacer un análisis completo y arribar a conclusiones que realmente sean un aporte a la iniciativa, tanto por sí o por no.

Retomando la cuestión legal el Dr. Rubén Ledesma se refirió a que la ley establece la obligatoriedad de que los vehículos circulen por un solo carril.

Complementando esto último, el Dr. Fernando Poo indicó que asimismo la ley establece que la moto debe circular por el medio de un carril, ocupándolo en su totalidad de igual modo que lo hace un auto; sin embargo, en la realidad el comportamiento de los motociclistas se asemeja más al de los ciclistas en este punto, circulando por un borde y generando problemas en el traspaso (al hacerlo por la derecha).

El Subsecretario Dante Galván reforzó la idea de que el monitoreo de la prueba piloto y sus intersecciones testigo, aún siendo una muestra muy pequeña, podría dar una cierta magnitud del problema.

Respecto a la naturaleza y fin de la prueba piloto, el Dr. Rubén Ledesma consultó respecto a si está establecida la posibilidad de que si los resultados de la misma no son positivos no se continúe con la implementación de la propuesta a nivel ciudad. Entre los efectos negativos que se podrían detectar considera que se podría incluir el adelantamiento con semáforo amarillo, ya que existiría evidencia que así lo determina.

A continuación, el Subsecretario Dante Galván, sugirió avanzar con el protocolo, poder observar qué se hace de hecho y qué se promueve, avanzar con las variables en este sentido. Indicó asimismo que, sobre todo en la intersección de las avenidas Luro y 180 hay problemas de velocidad, asociados a la cercanía a la ruta.

Por su parte, el Dr. Rubén Ledesma consultó si se dispone de datos sobre accidentología en estas intersecciones, que podrían servir de base cero, independientemente que entienda seis meses para estudiar este fenómeno pueda resultar poco tiempo.

El Subsecretario Dante Galván confirmó que se dispone de datos completos procesados de 2019.

Retomando la consulta respecto a la condición vinculante de los resultados de la prueba piloto, se refirió a que Barcelona tomó 6 años de mediciones en más de cuarenta intersecciones, San Pablo tiene un problema de filtrado de motos muy intenso y que Francia tomó la decisión de volver hacia atrás. Sugirió tener un

diseño pre y post, al mismo tiempo que consultó respecto a los recursos con que se dispone para hacer el monitoreo, pudiendo incluirse radares de velocidad.

Pasando ya a las categorías a monitorear, el Dr. Fernando Poo hizo un listado preliminar: uso (bici y moto), invasión (senda por moto y bici, cajón por autos), adelantamientos (posibilidad de que las motos lleguen al cajón y adelantamientos aun sin cajón), interacciones conflictivas (entre moto y bici y entre auto y peatón, entendiendo que este punto será el más difícil de observar y registrar). Propuso armar un protocolo e ir a privarlo a alguna de las intersecciones.

Respecto a la dimensión temporal, la Arq. Gabriela Funes Balza consultó respecto a la metodología, si se observarían y registrarían todos los movimientos de la hora o si se tomaría una fracción y se extrapolaría proporcionalmente hasta completar los 60 minutos.

El Dr. Fernando Poo entendió en tal sentido, que se deberían observar los momentos de cierre semafórico, contemplando unos segundo antes y unos segundos después.

Al mismo tiempo que el Subsecretario Dante Galván propuso tener en cuenta qué pasa en la llegada al cajón, es decir, observar los adelantamientos.

Completando este razonamiento, el Dr. Rubén Ledesma sugirió observar los movimientos en toda la cuadra, entendiendo que esto le pone un límite a la capacidad de observación debiendo ser, tal vez, en un solo sentido de circulación por vía.

El Dr. Fernando Poo sugirió la posibilidad de estudiar ciertos días un sentido de circulación y ciertos días el otro.

El Subsecretario Dante Galván sugirió seguir adelante por un lado con el protocolo y por otro en las averiguaciones den el Com de la capacidad de filmación de las cámaras municipales, quedando la posibilidad de ir todos los participantes de la reunión directamente al Com.

Concluyó la reunión con la reflexión de que si bien a medida que se avanza en la profundidad del estudio, se avanza en las posibles limitaciones de recursos, esta profundidad permitirá poder llegar un informe con suficiente consistencia técnica del resultado de la prueba piloto, que sustente tanto la sugerencia de seguir adelante con la iniciativa, como suspenderla.