

**casv**  
Comisión Asesora  
Seguridad Vial

**mgp**  
Municipalidad  
de General  
Pueyrredon

---

REUNIÓN **PLENARIA**  
ABRIL **2021**

REUNIÓN **PLENARIA**  
ABRIL **2021**

- | **NOTICIAS**
- | **PUBLICACIONES**
- | **AVANCES**
- | **PRÓXIMOS PASOS SUBCOMISIONES**



---

REUNIÓN **PLENARIA**  
ABRIL **2021**

| **NOTICIAS**

## / NOTICIAS

1

CURSO: “Seguridad vial desde un enfoque sistémico”  
segunda jornada 27 de marzo  
Docente: Paco De Anda Orellana

Buenas prácticas en seguridad vehicular para aplicación local

Mejores prácticas en el trabajo ciudadano para hacer usuarios seguros

Construcción de un proceso sustentable de seguridad vial

ODS 3 SALUD Y BIENESTAR  
ODS 11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

**ESTRATEGIA MISION CERO**

**CURSO AGENTE CERO:**  
SEGURIDAD VIAL  
DESDE UN  
**ENFOQUE SISTÉMICO**

Imparte  
**PACO DE ANDA ORELLANA**

Sábado  
**20 y 27**  
de marzo  
de 11:00 a 13:30 hrs

vía  
**Zoom**

ACADEMIA **CERO**

## / NOTICIAS

1

PRESENTACION: **Observatorio Nacional de Seguridad Vial de Perú.** 30 de marzo  
Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Perú

### La información, no como un objetivo en si mismo, sino como herramienta

Creado en 2015 comienza a operar en 2020  
/// Funcionamiento del Observatorio a través de cuatro componente: sistema de registro de accidentes de tránsito (SRAT); visor referenciado de accidentes de tránsito; plataforma analítica de datos; portal web orientado a una política de datos abiertos ///  
Objetivo a largo plazo: que tenga un carácter predictivo, para garantizar la prevención efectiva de siniestros.

**Producir, sistematizar y proveer conocimiento, que permita medir las políticas públicas y sus impactos.**

Participa en la presentación del



**Observatorio Nacional de Seguridad Vial**

**LANZAMIENTO**  
Martes  
**30 de marzo**  
Hora: 5:00 p. m.  
Plataforma: ZOOM



## / NOTICIAS

1

CHARLA: **Elaboración del Plan de Seguridad Vial Local.**  
30 de marzo  
Ing. Alejandro Guzmán Vega – Fundación Findel

Expositor: Alejandro Guzmán Vega (Córdoba)

Participación: Director Ejecutivo ANSV Pablo Martínez Carignano

sistema de enfoque seguro /// Inseguridad vial como principal causa de muerte en jóvenes /// urgencia que la seguridad vial esté en agenda efectiva de los gobiernos /// pasar de la propuesta a la acción /// **la fatiga** como una las principales **causas de siniestralidad vial, junto al alcohol y la velocidad** /// importancia del **uso correcto del casco adecuado** para la moto y la bicicleta /// la **demarcación y señalización** como **estrategia efectiva de prevención**

**“que todos puedan volver sanos a su casa”**



Alejandro Guzmán Vega

n de seguridad vial local

#Elaboración del plan de seg



Pablo Martínez Carignano

#Elaboración del plan de seguridad vial local

Link de grabación:  
<https://www.youtube.com/watch?v=6A1qeKvm-hc>

## / NOTICIAS

1

CHARLA: **Aportes desde la movilidad urbana y el transporte regional para construir corredores ambientales sostenibles.** 06 de abril .

Expositor: Mg. Maximiliano Velázquez

Multimodalidad, caso Medellín: **el mejor modo para cada tramo** /// importancia de dotar de **espacio público de calidad accesible, con cualidades ambientales** a las infraestructuras de movilidad y transporte /// repensar la **jerarquización vial**, previo al diseño de la infraestructura /// políticas de **priorización del transporte público y la movilidad activa** /// políticas de recuperación de frentes costeros como corredores ambientales de movilidad /// **urbanismo de cercanía** /// **ciudad mixta como estrategia de reducción de uso del auto**

**“mover personas, no autos”**

posgrado

 **.UBA**fadu  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
DISEÑO Y URBANISMO

POSGRADO, FADU.

Programa de Actualización

CLASE ABIERTA

**"Aportes desde la movilidad urbana y el transporte regional para construir corredores ambientales sostenibles"**

**En Gestión Integral del Espacio Público**



**MAXIMILANO VELAZQUEZ**  
Magister en movilidad y transporte  
Magister en planificación urbana y regional

06 de ABRIL  
18 30 hs.  
Actividad Gratuita  
Requiere inscripción previa

Link de grabación:  
<https://youtu.be/e7lcfLL30p4>

## / NOTICIAS

1

WEBINARIO: **¿Cuánto nos cuesta la congestión?**. 12 de abril . BID

Compartido por: Facultad de Arquitectura UNMDP

### **La congestión genera pérdidas económicas, sociales y medioambientales al mismo tiempo que establece una barrera al desarrollo sostenible**

En ALC, la congestión se debe al **aumento de la población urbana**, de la **motorización** y **reducción del uso del transporte público (deficiente)** /// la congestión como **tiempo extra de circulación debido al exceso de tráfico** en una parte de la vía en un momento determinado /// **relación entre reducción de la congestión y los índices de siniestralidad vial** (en Buenos Aires a un 10% menos un 1% menos de siniestralidad)

### **En Buenos Aires el costo por congestión en 2019 equivalió al 1,1% del PBI**

Link de descarga del documento:

<https://publications.iadb.org/es/congestion-urbana-en-america-latina-y-el-caribe-caracteristicas-costos-y-mitigacion>



**¿CUÁNTO NOS CUESTA LA CONGESTIÓN?**

Lunes, 12 de abril  
10:30 a.m. EST

CONEXIÓN VÍA ZOOM

REGISTRO

BID



**Congestión urbana en América Latina y el Caribe:**  
características, costos y mitigación

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

Agustina Calatayud  
Santiago Sánchez González  
Felipe Bedoya Maya  
Francisca Giraldez  
José María Márquez

BID





---

REUNIÓN **PLENARIA**  
ABRIL **2021**

| **PUBLICACIONES**

## / PUBLICACIONES

2

FLYER: **Relación velocidad y riesgo**

Compartido por: Red Cuidarte+

**RED**  
cuidarte +

A mayor velocidad de un vehiculo, mas posibilidades hay que esté involucrado en un siniestro vial. Por cada km de incremento en velocidad, aumenta un 3% la posibilidad de provocar un hecho vial con lesionados y un 4-5% mas en choque fatal.

+1km/h  
+1km/h  
+1km/h

choques con lesiones  
choques fatales

+3% +3% +3%  
+4-5% +4-5% +4-5%

The flyer features a speedometer on the left with a red needle pointing to a value. To its right are two bar charts. The top chart shows three bars, each labeled '+3%', representing the increase in the risk of accidents with injured people. The bottom chart shows three bars, each labeled '+4-5%', representing the increase in the risk of fatal accidents. The background of the flyer is yellow and white, with a red border.

En el marco de la **6ta Semana de la Seguridad Vial ONU**  
Calles por la Vida "Yo amo 30km/h"  
**17 al 23 de Mayo**

## / PUBLICACIONES

2

### ARTÍCULO: **Tres historias de segregación**

Autor: Dr. Fernando Poo – IPSIBAT

Publicado en: El Marplatense 28 de marzo de 2021

Historias de segregación:

- > Movimiento iniciado por Rosa Parks,
- > Iniciativa vagones rosa,
- > Segregación del espacio público por modos como estrategia de protección y visibilización de los vulnerables.

**“Segregar para proteger, para hacer un mundo más justo y equitativo. El mundo cambia si hacemos algo para cambiarlo y la movilidad y el transporte tienen parte en esto”.**

Link de acceso a la columna:  
<https://elmarplatense.com/2021/03/28/tres-historias-de-segregacion/>

### Tres historias de segregación

Por Fernando Poo

domingo 28 de marzo, 2021



Segregar es un verbo español que generalmente se asocia con la injusticia pero puede tener otros sentidos. Un caso memorable de su uso vinculado con la discriminación es la historia de Rosa Parks, que en el año 1955, en Montgomery, Alabama, viajaba en transporte público después de un día de trabajo cuando se negó a cederle su asiento a un hombre blanco. Rosa era afroamericana, la segregación racial era la norma y discriminarse la tenía como castigo. Rosa fue presa, pero sin que esto su acción inspiró un movimiento de boicots al transporte público que se extendió por más de un año. Solo cuando el Tribunal Supremo de los Estados Unidos declaró inconstitucional la segregación racial en los autobuses, las personas afroamericanas volvieron a viajar en ellos. La segregación racial no finalizó hasta 1964 con el Acta de Derechos Civiles.

Hay un gran mensaje en esta historia, por eso se la repite a menudo. Es el de actuar a pesar del miedo, el del poder de las acciones colectivas y del valor de la no violencia frente a un enemigo mucho más fuerte.

Segregar en otros casos implica una protesta frente a la violencia más que su ejercicio. Desde hace algunos años, en algunos países, más de los que nos gustaría reconocer, se ha impuesto la segregación por razones sexuales en el transporte público. A esta medida se la conoce coloquialmente como vagones rosa. La segregación es muy sencilla, ningún varón que no sea un niño puede subir a los vagones o vehículos destinados a las mujeres. El propósito es protegerlas del acoso y la violencia sexual. En este caso no hay unanimidad para valorar la acción de segregar. Algunos viajeros sienten que viajar más seguro y están a favor. Otros creen que, aunque puede ser necesario, es un error porque implica la naturalización de algunas conductas masculinas y clasifica al problema sin resolverlo. El mensaje, en esta historia puede plantearse como preguntas: ¿resolvemos segregar para proteger? ¿qué sucede cuando esta medida es progresivamente menos efectiva pero igualmente cuestionable?

Por último, segregar puede ser condición para la equidad. En este caso, como en la Carta Roada, el cuento de Edgar Allan Poe, está a la vista de todos. La segregación se muestra claramente en el tránsito. Los peatones tienen su espacio específico para desplazarse. Allí donde ellos caminan otros no deben desplazarse. Eso es válido para los vehículos y para las bicicletas. Igual es el verbo que indica cuando un auto se detiene sobre la senda peatonal. Los ciclistas tienen prohibido cruzar pedaleando por el paso sobre a. Allí nunca hay temporalidad de nada. Pero lo evidente deja paso a la ausencia cuando bajamos el corazón y mandamos sobre ruedas. En la mayoría de las ciudades de Argentina, y en la mayoría de los países del mundo, reina una falsa universalidad. Es decir, en la calle somos todos iguales, no hay preferencias, ni espacios especiales. Sin embargo, cuando ingresamos los que somos más fuertes, por tamaño o por potencia. Los más débiles, que son los ciclistas y los motociclistas, segregamos las sendas de los peatones y maristas. En este caso parece tener sentido usar una forma de afirmación positiva y brindarles los derechos especiales que se traducen en espacios especiales. Las licencias, los ciclovías, son, quizás, los más conocidos. Pero existen otros que también son válidos si se trata de darles protección. Entre ellos se encuentran los espacios especiales para su circulación en vías urbanas. De otro modo, se trata de diseñar un espacio entre la senda peatonal y el flujo de los automóviles para que se distingan y se acompañen con prioridad motos y bicicletas. Entre sus ventajas está la de visibilizarlos gracias a la prioridad. Mucha gente no está a favor de espacios como estos por distintos motivos que suelen girar alrededor del derecho individual que reconoce la falta de libertad sin contemplar la equidad en el uso del espacio público. Es importante recordar que los roles llamados debían a la par de la libertad a la igualdad y a la fraternidad. Son esos tres valores el resultado de un individualismo inconsciente.

De acuerdo con cada una de estas tres versiones segregar será una afirmación, un medio de protección o un objetivo en sí mismo. Se podría decir que se trata de situaciones distintas, pero en todos los casos se trata de buscar un mundo más justo y más equitativo. En todos, la movilidad y el transporte están involucrados. En todos, el mensaje es que el mundo cambiará si hacemos algo para cambiarlo.

## / PUBLICACIONES

2

SPOT: **Manejalo vos**

Autor: ANSV

Compartido por: Coordinación CASV

Una médica de ambulancia, un bombero, un agente de tránsito, un médico rehabilitador, la madre de un homicida vial y una mujer en silla de ruedas.

Todos ellos tienen mucho para decir.

Una historia empieza en nuestras redes.

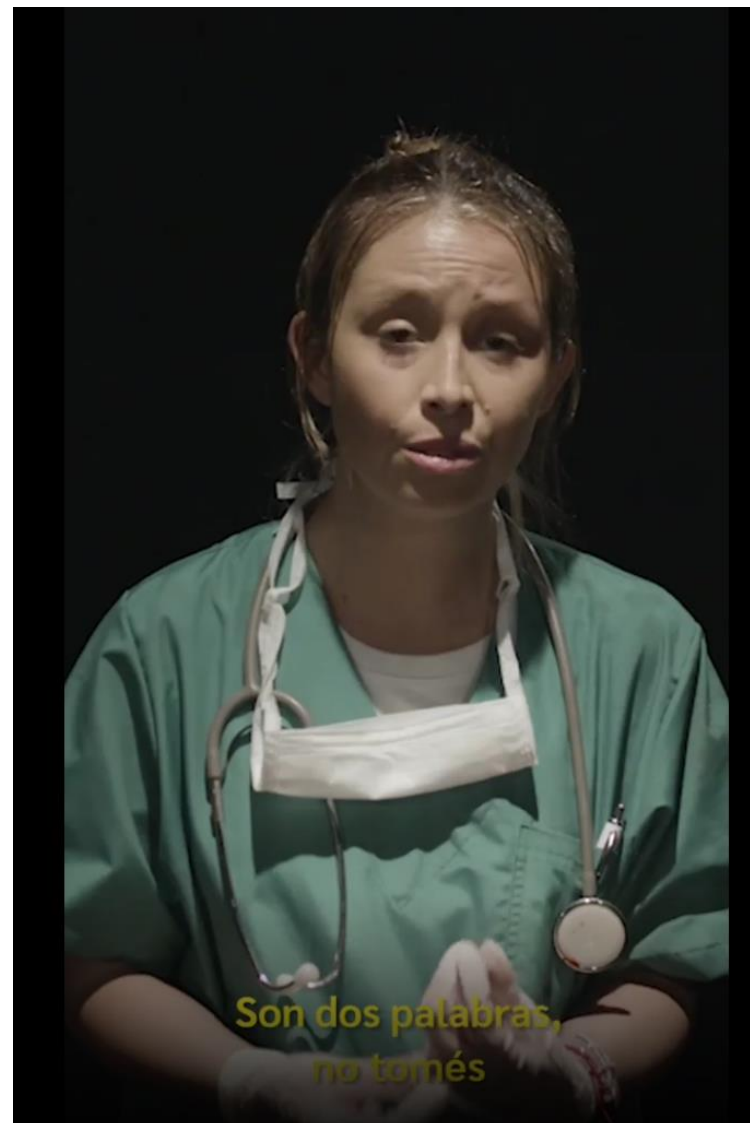
Escúchalos.

#ManejaloVos #LibresDeAlcoholAlVolante

**“Manejar alcoholizado no es un accidente, es un siniestro”**

**“Una mala decisión puede costarte cosas que no imaginás”**

**“Son dos palabras: NO TOMES”**



## / PUBLICACIONES

2

### ARTÍCULO: **Un paseo en rickshaw**

Autor: Dr. Fernando Poo – IPSIBAT

Publicado en: El Marplatense 11 de abril de 2021

**“La ciudad cada vez más como un escenario de posibilidades perdidas ante el triunfo del automóvil.”**

Iniciativa **“Cycling without age” ó “Pedaleando sin edad”**: la vejez no debería impedir la posibilidad de pedalear, o al menos, de montar en bicicleta.

**La percepción de lo que ocurre en una ciudad cambia como función de la velocidad. Los ruidos, los olores, la velocidad tenían una escala que conservaba su dimensión humana, gracias a la bicicleta.**

Link de acceso a la columna:  
<https://elmarplatense.com/2021/04/11/un-paseo-en-rickshaw/>

### Un paseo en rickshaw

Por Fernando Poo

domingo 11 de abril, 2021



Borges admiraba la literatura nórdica, a la que llegó a través de su amor por la literatura anglosajona. La evaluación de la valentía, las ciudades, y el valor heroico de los vikingos están en su obra. Entre los nórdicos, el nombre de Soren Staalsson, el principal escritor medieval de la literatura islandesa, es familiar para quienes han leído sus libros. Otros nombres e historias, reales o ficticios nos traen a ese mundo. Pero es Borges por que hasta un tiempo me asociaba con el nombre de Ole Kassow. Kassow es danés, y Dinamarca es uno de los países nórdicos. En el universo borgiano Kassow podría ser un descendiente de la estirpe de Staalsson, pero la realidad suele ser mucho menos interesante. No obstante, para quienes vemos a la ciudad cada vez más como un escenario de posibilidades perdidas ante el triunfo del automóvil, los países nórdicos tienen el atractivo que los cafeterías y las bibliotecas tuvieron para Borges.

En Copenhague, una de las ciudades del mundo con la mayor cantidad de viajes diarios en bicicleta, y con una infraestructura para ciclistas que se encuentra entre las mejores del mundo, existe una organización que se llama Cycling without age. Una traducción más o menos literal de ese nombre, sería “Pedaleo sin edad”. Como pasa con todo lo que es interesante, hay una historia para contar al respecto. Ole, como gran parte de los daneses, viajaba diariamente a su trabajo en bicicleta. Cada día se trataba con un anciano que desarmaba sentando al sed en la góndola de un rickshaw. En uno de tantos viajes, la curiosidad lo llevó a detenerse y conversar con ese hombre que tenía 91 años de edad. Era el año 2012 cuando Ole pensó que era absurdo en su juventud, al igual que él en el presente, habría viajado diariamente en bicicleta a su trabajo. Pero, también, que la vejez no debería impedir la posibilidad de pedalear, ni al menos, de montar en bicicleta. Entonces alquiló un rickshaw, que es una bicicleta liviana para llevar pasajeros, pintada a los famosos bicicles de la India. Con el rickshaw fue al geriátrico del anciano a ofrecer un paseo gratis a quien quisiera tomarlo. La primera en aceptar fue una señora llamada Gertrude. Ella, Ole, y una enfermera hicieron un viaje que duró alrededor de una hora. Para sorpresa de Ole, al día siguiente lo contactaron del geriátrico porque los demás ancianos también querían pasear con él. Unos días después, desde el Municipio de Copenhague le ofrecieron cuatro bicicletas para poder realizar los paseos. En ese momento, cuenta él, fue cuando comenzó Cycling without age.

La iniciativa está basada en la colaboración voluntaria. Personas todavía jóvenes se ofrecen para llevar de paseo a otros, ya ancianos. El movimiento no dejó de crecer desde sus comienzos. Según la página web oficial de Cycling without age, la organización está presente en 51 países. Los relatos cuentan que después de los paseos, los ancianos que habían estado en silencio por años volvían a hablar, que los que sufrían demencia dejaban de comportarse de manera agresiva y tenían mejor estado de ánimo, y que los que sufrían de angustia contaban que andar en bicicleta era tal a los pasajeros, oler el aroma de las flores y sentir el aire jugando con el cabello. Ole dice que su iniciativa trata de mejorar la vida y crear nuevas relaciones.

El escenario en el que todo comenzó es importante. La percepción de lo que ocurre en una ciudad cambia como función de la velocidad. Ole pudo ver al anciano que fue su inspiración porque al andar en bicicleta seguía conectado con el mundo que lo rodeaba. Los ruidos, los olores, la velocidad tienen una escala que conservaba su dimensión humana.



## / PUBLICACIONES

2

**Día de la víctima con discapacidad por hecho de tránsito** 14 de abril Compartidos por: Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito

Coronavirus COVID-19 [conocé información y recomendaciones del Ministerio de Salud.](#)



Argentina.gov.ar

Buscar trámites, servicios o áreas



miArgentina

[Inicio](#) / [Ministerio de Transporte](#) / [Agencia Nacional de Seguridad Vial](#) / [Centro de formación en políticas y gestión de la seguridad vial](#) / [Educación Vial](#) / 14 de Abril - Día de la víctima con discapacidad por hechos de tránsito

# 14 de Abril - Día de la víctima con discapacidad por hechos de tránsito

Compartir en  
redes sociales



En esta fecha se busca sensibilizar sobre las secuelas y afecciones que generan discapacidad causadas por siniestros viales. Desde un enfoque global sobre la salud se busca visibilizar las discapacidades – temporales o permanentes- que afectan la calidad de vida, la autonomía y el pleno desarrollo de las personas.

Según la Organización Mundial de la Salud, cada año mueren cerca de 1,5 millones de personas en las rutas del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales.

**Para reflexionar sobre esta efeméride sugerimos:**

- Podcast: La accesibilidad en el espacio público y en el tránsito [ir a la página de podcasts](#)

Link de acceso a la publicación:

<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/educacionvial/14-de-abril-dia-de-la-victima-con-discapacidad-por-hechos-de-transito>

## / PUBLICACIONES

### 2 Día de la víctima con discapacidad por hecho de tránsito 14 de abril Compartidos por: Coordinación CASV



Link de acceso a la publicación:  
<https://www.facebook.com/mgpurbana/photos/a.1132777473428602/4146926645346988/>



Link de acceso a la publicación:  
<https://www.facebook.com/infosegvial/photos/a.713261022119562/3743248859120748/>

**Conducir con imprudencia puede cambiar la vida de una persona, una familia, y también la tuya.**

**Respetá las normas siempre.**

**Día de la víctima con discapacidad por hecho de tránsito.**

**#SeguridadVial**

## / PUBLICACIONES

2

VIDEO: **Semáforo concientizador**  
Honda + Municipalidad de Campana





## / PUBLICACIONES

2

FLYER: **Día de la Tierra**

Compartido por: Red Cuidarte+



## / PUBLICACIONES

2

FLYER: **Día Mundial de la Lucha contra el Maltrato Infantil**

Compartido por: Red Cuidarte+



**25 de Abril**  
Día Mundial de la Lucha contra el Maltrato Infantil.

**Poner en riesgo a tu hijo, forma parte del maltrato infantil.**

**RED+**  
cuidarte +

**FA**  
Familias con Fuerza



**RED+**  
cuidarte +

**25 de Abril**  
Día Mundial de la Lucha contra el Maltrato Infantil

**Actuar irresponsablemente es un manera de maltratar a nuestros chicos.**



---

REUNIÓN **PLENARIA**  
ABRIL **2021**

| **CURSOS**

## / CURSOS

### Cursos

#### **Curso de Formación de Inspectores y Auditores de Seguridad Vial 8ª Edición**

**A partir de:** 19 de abril

**Organiza:** Instituto Vial Iberoamericano

Una auditoria de Seguridad Vial es una herramienta de valoración de un proyecto, mediante la cual se evalúa el comportamiento del mismo desde el punto de vista de la seguridad vial. Con el fin de asegurar la fiabilidad y confianza en el proceso de Auditoría se recomienda que ésta sea realizada por un equipo de profesionales y técnicos altamente capacitados con aptitud para aplicar los conocimientos de formación adquiridos.

**Dirigido a:** técnicos y gestores interesados en obtener los conocimientos necesarios para la realización de inspecciones y auditorías de Seguridad Vial.

**Profesor:** Enrique Miralles Olivar.



---

REUNIÓN **PLENARIA**  
ABRIL **2021**

| **AVANCES**

## / AVANCES



Ciclo de charlas **SEGURIDAD VIAL CICLÍSTICA EN LA MOVILIDAD URBANA**



**1 ensayo** de la Primera Charla



Que la presentación se haga **en vivo** (sea de manera presencial o remota) para establecer una **mayor cercanía con los espectadores y permitir el intercambio,**

**Grabar la charla** para facilitar su **retransmisión y difusión.**



Buscar las estrategias adecuadas para **garantizar la correcta conectividad,**

**Ajustar los tiempo de participación** de cada expositor para mantener la duración pre-fijada de la charla y dar lugar a un **tiempo para el intercambio con los espectadores.**

## / AVANCES



### Proyecto Ordenanza **ZONA DETENCIÓN EXCLUSIVA DE MOTOS**

#### PROTOCOLO SUGERIDO IPSIBAT

Opción 1. monitoreo pre y post in situ

Opción 2. **monitoreo pre y post in situ + intersecciones testigo** (sin intervención).





---

REUNIÓN **PLENARIA**  
ABRIL **2021**

| **PRÓXIMOS PASOS SUBCOMISIONES**



## / PRÓXIMOS PASOS SUBCOMISIONES



### Subcomisión **CONCIENTIZACIÓN**

#### **2do Ensayo Charlas**

Fecha estimada de reunión: 12 de mayo

#### **Acciones posibles para la 6ta Semana de la Seguridad Vial (30km/h)**

Fecha estimada de reunión: a definir



### Subcomisión **TÉCNICA**

#### **Avance Proyecto Ordenanza Zona Detención Exclusiva de motos (y bicicletas)**

Fecha estimada de reunión: 12 de mayo

**PROXIMA REUNION PLENARIA MES DE MAYO:** 19 de mayo

**casv**  
Comisión Asesora  
Seguridad Vial

**mgp**  
Municipalidad  
de General  
Pueyrredon

---