

Pta. de la  
Comisión de Legislación,  
Interpretación y Reglamentación  
Concejal Sra. Cristina Coria

Se adjunta a la presente, el Informe Confeccionado por la CASV en referencia al Proyecto de Ordenanza "Zona Detención exclusiva para motos" EXPTE Nro. 2041-E-2021.

El mismo ha sido aprobado por el pleno de la CASV en la reunión plenaria del mes de enero, celebrada de manera virtual, en la plataforma Zoom.

Estuvieron presentes en dicha reunión, representantes de las siguientes Instituciones Integrantes de la CASV:

1. Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito.
2. AMPAS.
3. Centro de Ingenieros de Mar del Plata.
4. Colegio de Abogados, Comisión de Seguridad y Educación Vial.
5. Dirección Vialidad Bs.As.
6. Dirección de Protección a las Víctimas.
7. Facultad de Arquitectura y Urbanismo UNMDP.
8. Fiscalía Delitos Culposos - Ministerio Público Fiscal
9. Instituto en Psicología Básica Aplicada y Tecnológica - IPSIBAT
10. Sancor Seguros.
11. Secretaría de Seguridad MGP.
12. Subsecretaría Movilidad Urbana MGP.

Sin más, saluda atentamente  
Dante Galván  
Subsecretario de Movilidad Urbana  
Coordinación CASV



## **“Aportes al Proyecto de Ordenanza Zona de detención exclusiva para motos”**

**REF. EXPTE 1041-E-2020**

### **1. Introducción**

En el marco de una realidad a nivel regional, de la que el partido de General Pueyrredon no está exenta, caracterizada por un crecimiento tanto de la participación modal de moto-vehículos como de siniestros protagonizados por estos, desde el bloque Frente de Todos se presentó el Proyecto de Ordenanza “Zona de detención exclusiva para motos” en el Honorable Consejo Deliberante del Municipio de General Pueyrredon.

El mismo busca la implementación de sectores de detención exclusiva para motos, a través de la delimitación de un área de detención paralela y contigua a la senda peatonal en las intersecciones semaforizadas, con el fin de contribuir a la prevención de accidentes de tránsito, principalmente los acaecidos en las intersecciones de las arterias donde hay semáforos.

El proyecto plantea la implementación de una prueba piloto por un plazo de seis meses previo a la puesta en funcionamiento definitiva; así como la difusión anticipada de la iniciativa en los principales medios de comunicación.

La Comisión Asesora de Seguridad Vial, comparte la preocupación respecto a la problemática de la siniestralidad vial en el Partido de General Pueyrredon, en particular respecto a la relacionada con mono-vehículos, por lo que ha definido a éstos como eje estratégico de trabajo para el presente año.

### **2. Objetivo del Informe**

El presente informe, tiene por objetivo dejar expresadas las opiniones de los representantes de las organizaciones integrantes de la Subcomisión Técnica de la CASV, que han sido refrendadas por el Pleno de la CASV en la reunión plenaria del mes de enero.

Dichas opiniones han sido registradas en la reunión de la Subcomisión Técnica del día 8 de enero, que contó con la presencia de representantes del bloque Frente de Todos, invitados a presentar los fundamentos y contenidos del proyecto de ordenanza de referencia. Participaron del encuentro los concejales Sr. Vito Amalfitano y Sr. Roberto Chucho Páez y el asesor Sr. Gonzalo Merino. Asimismo, en dicha reunión, desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana, el Ing. Dante Galván, describió la nota técnica incorporada desde su dependencia al expediente de proyecto de ordenanza de referencia.

### **3. Aportes desde la CASV al Proyecto de Ordenanza**

Desde la CASV se encuentra pertinente y necesaria esta iniciativa en particular y todas aquellas en general, que tengan por objetivo dar solución a la problemática de inseguridad vial con índices crecientes de siniestralidad, especialmente en referencia a moto-vehículos, en el Partido de General Pueyrredon.

Se entiende que la iniciativa propuesta en el proyecto de ordenanza de referencia contribuirá a una convivencia más ordenada y segura entre los diferentes usuarios de la vía.

Se entiende, por otro lado, que la implementación de la iniciativa a través de una prueba piloto, permitirá la incorporación de soluciones ya en funcionamiento en otras ciudades del país, con un grado menor de error, permitiendo el monitoreo, ajuste y consecuente aprovechamiento de recursos.

Se entiende que, para poder cumplir los objetivos propuestos por la iniciativa, la misma deberá pensarse e implementarse desde las lógicas de integralidad, tanto en cuanto a la demarcación específica (demarcando y señalizando el cruce seguro completo y no sólo el “cajón” de detención exclusiva e incorporando iluminación en los casos de resultar necesario), como en cuanto a la complementación con acciones de información, concientización y control.

Asimismo, se entiende que la iniciativa podría incluir tanto a motoristas como a ciclistas, favoreciendo la mejor visualización de ambos. En tal sentido, en la instancia de

implementación definitiva, la iniciativa podrá complementarse con la incorporación de tiempos semafóricos con prioridad ciclista/motorista.

Para facilitar los trabajos de monitoreo de la etapa de prueba piloto propuesta, se sugiere la elección de intersecciones que cuenten con cámaras conectadas al COM, de manera que este trabajo pueda realizarse de manera remota en ciertos momentos del día, sin necesidad de contar con presencia humana continua, permitiendo un uso más eficiente de los recursos. De igual modo, se sugiere tener en cuenta la información desarrollada por el Observatorio de Seguridad Vial Municipal, respecto a puntos críticos de siniestralidad.

Asimismo, se sugiere que la elección de las intersecciones esté en relación con los sectores de mayor presencia modal de moto-vehículos, procurando evitar aquellas que cuentan con paradas de transporte público, posibles de ser entendidas como interferencia para el correcto funcionamiento de la iniciativa.

En tal sentido, se enumera a continuación una serie de intersecciones que, desde la CASV se consideran factibles de ser intervenidas en la etapa de Prueba Piloto:

- Av. Independencia y Av. Luro
- Av. Independencia y Av. Colón
- Av. Independencia y Av. Paso
- Av. Independencia y Av. Juan B. Justo
- Av. Luro y San Juan
- Av. Jara y Av. Colón
- Belgrano y La Rioja
- Buenos Aires y San Martín

La definición técnica de la demarcación del "cajón" deberá procurar evitar que el desplazamiento de la línea de frenado de los automóviles sea tal que exceda el rombo de visibilidad, obligando a los vehículos a adelantarse, invadiendo la zona de detención exclusiva.

Sin perjuicio de lo antes dicho, se considera necesario complementar este tipo de iniciativas con otras que ataquen aquellas intersecciones no incluidas en los criterios de selección antes descriptos, con énfasis en las intersecciones con rotonda y en aquellas que no cuentan con semáforo o que, por cuestiones de geometría o funcionalidad, no pueden ser incorporadas en el proyecto de ordenanza de referencia.

Se sugiere incluir dentro del concepto de "ejido urbano" a aquellos sectores del Partido de General Pueyrredón que, aun no siendo centrales, cuentan con un importante número de moto-vehículos, tales como Batán, Sierra de los Padres, etc.

Asimismo, se sugiere eliminar del Artículo 9 la frase "o de la prolongación imaginaria de la línea de edificación que la delimita", dado que en ningún caso sería posible la determinación de tal línea.