



REUNIÓN **PLENARIA**
MAYO **2021**

REUNIÓN **PLENARIA**
MAYO **2021**

- | **NOTICIAS**
- | **PUBLICACIONES**
- | **CURSOS Y CONGRESOS**
- | **AVANCES**
- | **PRÓXIMOS PASOS SUBCOMISIONES**

Semana de la Seguridad Vial



Yo me sumo, porque reducir la velocidad, **salva vidas.**

Adhieren:



CENTRO DE INGENIEROS
DE MAR DEL PLATA
Fundado el 31 de julio de 1934

IPSIBAT



REUNIÓN **PLENARIA**
MAYO **2021**

| **NOTICIAS**

/ NOTICIAS

1

WEBINARIO: "Visión Triple Cero"

Cero muertes, cero emisiones, cero exclusión

Las muertes viales son evitables y por eso inaceptables desde la ética / la movilidad sustentable implica proteger la vida, el ambiente y la inclusión socioeconómica de todos / **promover espacios caminables, infraestructura ciclística segura y transporte público de calidad** redundará en **menos congestión, menos contaminación, menos siniestros y menos desigualdad / evitar desplazamientos innecesarios, cambiar las tendencias de movilidad a modos activos y transporte público, mejorar las tecnologías de transporte / enfoque visión cero y sistema seguro**

Entender que **la velocidad es tan riesgosa como el consumo de alcohol, conducir bien es proteger la vida**, no rápido y con pericia

Ponente Darío Hidalgo, de Visión Cero 3

ESTRATEGIA MISION CERO

VISION TRIPLE CERO:
CERO MUERTES,
CERO EMISIONES,
CERO EXCLUSION

Ponente:
DARIO HIDALGO
VISION CERO 3

Miércoles
5 de Mayo
20:00 hrs (Buenos Aires)
18:00 hrs (CDMX-Bogotá)
17:00 hrs (Cualiacán)

vía **Zoom**

visión cero **ACADEMIA CERO**

/ NOTICIAS

1

WEBINARIO: Guía para la regulación de sistemas de monopatines y bicicletas sin anclaje compartidos para ciudades de América Latina.

Las bicicletas y los monopatines como una oportunidad para transitar hacia ciudades saludables, sostenibles, seguras y equitativas / Disminuir las externalidades negativas: obstaculización del espacio público, seguridad de las personas usuarias, emisiones de gases de efecto invernadero / **Potenciar las externalidades positivas:** accesibilidad urbana, seguridad, salud y calidad del aire / **Tender a un plan de regulación integral**, que incluya la participación de todos los actores involucrados / **Dimensiones de un plan de regulación integral:** disposiciones generales; tamaño de flota y área de operación; infraestructura y estacionamiento; vehículos, mantenimiento y seguridad; operaciones; datos; comunicación y educación; participación ciudadana

los sistemas privados no requieren anclaje a una estación, ofrecen esquemas flexibles de pago por uso y requieren únicamente del desbloqueo del candado por medio de una aplicación móvil

Micromovilidad: opción de transporte en vehículos pequeños y livianos, que operan a velocidades de menos de 25 km/h y son ideales para viajes de hasta 10 kilómetros



Link presentación power point:

http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2021/05/Entregable-5-Presentacio%CC%81n-gui%CC%81a-de-regulacio%CC%81n_vf-1.pdf

Link infografía:

http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2021/05/Infografia_Gui%CC%81aRegulacio%CC%81nMicromovilidad2021.pdf

Link descarga de guía:

<https://publications.iadb.org/es/guia-para-la-regulacion-de-sistemas-de-monopatines-y-bicicletas-sin-anclaje-compartidos-para>

/ NOTICIAS

1

CONFERENCIA: **Diseñar el desorden.**

ciudad cerrada (rígida) vs ciudad abierta (flexible y resiliente)

El **desorden** no entendido desde lo formal, sino como una **contestación a los órdenes impuestos, como crear condiciones para lo no planeado / la ciudad** está siendo **cada vez más ordenada, impidiendo** al hombre desarrollar su **capacidad de adaptación y experimentación ante lo inesperado y lo desconocido / ¿quién es el que "ordena"?** El estado, el mercado y en el medio la ciudadanía organizada / el **espacio público abierto**, capaz de dar lugar a la **convergencia de diversidades / diseñar para la interacción / el arquitecto facilitador vs el arquitecto activista**

POSGRADOS UVM

MAGISTER EN DISEÑO DE CIUDADES INTEGRADAS

MAGISTER EN DISEÑO DE CIUDADES INTEGRADAS presenta

Ciclo de Charlas de Innovación Urbana

Conferencia

DISEÑAR EL DESORDEN

jueves 13 de mayo
13:00 hrs

Invitado

Pablo Sendra
Associate Professor of Planning & Urban Design
The Bartlett School of Planning
University College London

Modera

Carolina Carrasco
Directora Magister Diseño de Ciudades Integradas
Arquitecta. Universidad de Chile
Master of Urban Planning. University of Melbourne

TRANSMISIÓN VÍA YOUTUBE UNIVERSIDAD VIÑA DEL MAR

eadlab

UVM
UNIVERSIDAD VIÑA DEL MAR

/ NOTICIAS

1 SEMINARIO VIRTUAL: **Desafíos de la implementación del control automatizado.**

Al trabajar en políticas publicas hay que establecer prioridades y ¿que prioridad mayor que proteger la vida de las personas?

Necesidad de entender a las calles como bien público / la velocidad como “el gran” factor de riesgo en materia de siniestralidad vial / **necesidad de incorporar tecnología y digitalización de procesos en la gestión y control de la velocidad que eficiente el trabajo de los recursos humanos** / caso de éxito francés: identificación del problema, definición de la estrategia / automatización de los procesos, decisión política, comunicación e información clara y completa a la ciudadanía

Se debe proteger mediante políticas claras de control y sanción a aquel ciudadano que no lo hace por decisión propia y a todos los que se ven expuestos a tal riesgo

SEMINARIO VIRTUAL
Control de Velocidad en Chile

"Desafíos de la implementación del control automatizado"

Con participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, **Gloria Hutt**, y expertos a nivel nacional e internacional.

18/05/2021
09:30hrs

Via plataforma zoom

 Gloria Hutt Hesse Ministra de Transportes y Telecomunicaciones	 Flaviana del Realma Directora Ejecutiva de Operaciones Grupo BID	 Johanna Valbuena Directora Ejecutiva de Operaciones Grupo BID	 Luis Carlos Ingeniero en Transporte y Tránsito	 Alejandro Draper Profesor	 Pablo Olivares Ingeniero en Transporte y Tránsito	 Luis Ignacio Ingeniero en Transporte y Tránsito	Representantes del programa
---	---	--	---	--	--	--	------------------------------------



REUNIÓN **PLENARIA**
MAYO **2021**

| **PUBLICACIONES**

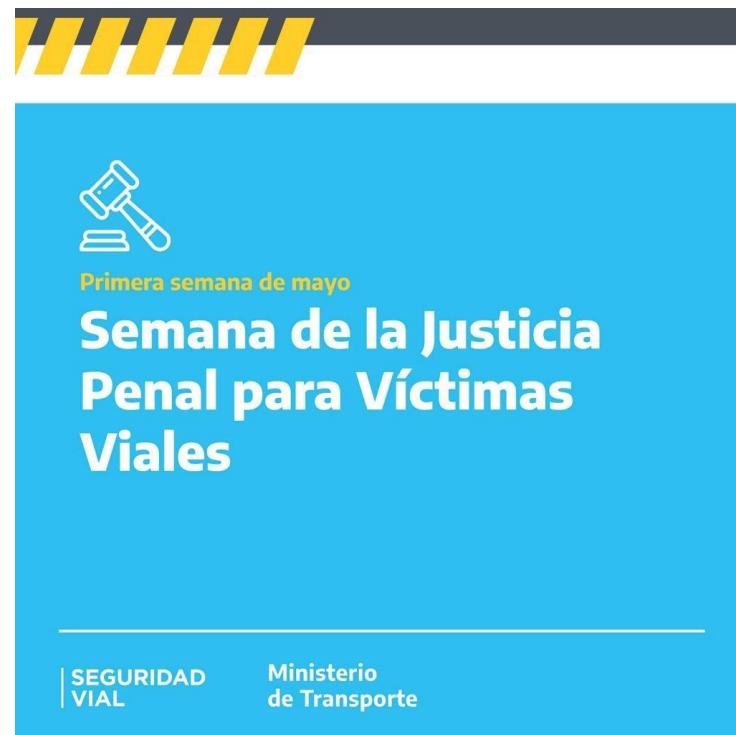
/ PUBLICACIONES

2

FLYER: **Semana de la Justicia Penal para las Víctimas Viales. ANSV.**

Compartido por: Asociación familiares de víctimas del delito y tránsito.

La Semana de la Justicia Penal para Víctimas Viales, instaurada desde el 1 al 7 de mayo, se estableció en 2009 por la Agencia Nacional de Seguridad Vial como iniciativa de asociaciones de Familiares de Víctimas de Tránsito, con el objetivo de **concientizar sobre las responsabilidades legales de un conductor que provoca la muerte o heridas a un tercero en un siniestro vial.**



/ PUBLICACIONES

2

FLYER: **Semana de la Justicia Penal para las Víctimas Viales. Subsecretaría Movilidad Urbana MGP.**

Compartido por: Coordinación CASV.

“Nos sumamos a la conmemoración de la Semana de la Justicia Penal para las Víctimas Viales. Una fecha implementada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y promovida por las Asociaciones de Familiares de Víctimas del Tránsito para concientizar sobre el derecho a la justicia de las víctimas viales y sus familias.

Es una oportunidad para reflexionar acerca de la gravedad que puede alcanzar para nosotros, nuestras familias y vecinos, la falta de respeto por los otros y por las normas de tránsito.”



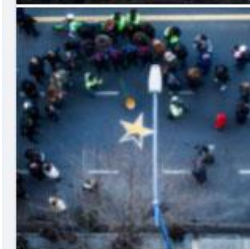
Movilidad Urbana MGP

14 h · 🌐



Nos sumamos a la conmemoración de la Semana de la Justicia Penal para la Víctimas Viales. Una fecha implementada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y promovida por las Asociaciones de Familiares de Víctimas de Tránsito para concientizar sobre el derecho a la justicia de las víctimas viales y sus familias.

Es una oportunidad para reflexionar acerca de la gravedad que puede alcanzar para nosotros, nuestras familias y vecinos, la falta de respeto por los otros y por las normas de tránsito.



/ PUBLICACIONES

2

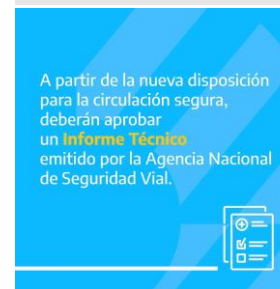
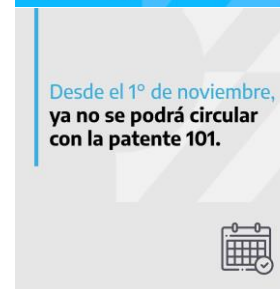
CIRCULAR: Nueva disposición para la circulación segura de trailers.

Compartido por: Asociación familiares de víctimas del delito y tránsito.

**Requerimiento obligatorio para el trámite de patentamiento de vehículos categoría O1 .
A partir de noviembre 2021**

“Los tráileres, acoplados y remolques **deberán aprobar un informe técnico** emitido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, **con el fin de verificar que se cumplan las condiciones necesarias para obtener el Certificado de Seguridad Vehicular** obligatorio para su patentamiento.”

El informe deberá ser elaborado y emitido por los talleres de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) de las jurisdicciones locales registrados en la ANSV, o a través de un ingeniero matriculado con incumbencias en la materia.



Nueva disposición para la circulación segura de tráileres

Los tráileres, acoplados y remolques deberán aprobar un informe técnico emitido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el fin de verificar que se cumplan las condiciones necesarias para obtener el Certificado de Seguridad Vehicular obligatorio para su patentamiento.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), organismo dependiente del Ministerio de Transporte, dispuso la aprobación de un modelo de informe técnico que será requisito previo al otorgamiento del Certificado de Seguridad Vehicular (CSV). Este certificado es uno de los requerimientos que exige la Dirección Nacional de Registro del Automotor y Créditos Prendarios (DNRPA) para el trámite de patentamiento de los vehículos comprendidos en la categoría O1. Estos son los acoplados, remolques y tráileres destinados al traslado de equipaje, pequeñas embarcaciones deportivas o elementos de recreación familiar remolcados por automotores particulares. El informe deberá ser elaborado y emitido por los talleres de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) de las jurisdicciones locales registrados en la ANSV, o a través de un ingeniero matriculado con incumbencias en la materia.

La normativa de la ANSV tiene el objetivo de determinar las características técnicas que deben reunir este tipo de vehículos para garantizar las condiciones de seguridad necesarias para una conducción segura dentro del territorio nacional, como por ejemplo, guardabarras, paragolpes, estabilidad y luces, entre otras. Una vez aprobado el informe, y emitido el Certificado de Seguridad Vehicular por parte de la ANSV, los propietarios de los vehículos categoría O1 deberán continuar el trámite ante DNRPA para su inscripción y patentamiento. Cabe remarcar que por resolución de este organismo, a partir de noviembre de 2021 no se podrá circular con la patente 101 actual de este tipo de vehículos.

“Circular con vehículos en condiciones y en regla es obligatorio para hacerlo de manera segura, y más aún cuando se trata de trasladarse con un acoplado o un tráiler. Esta medida busca que quienes conduzcan remolcando este tipo de vehículos lo hagan responsablemente. De esta manera, continuamos trabajando para mejorar el tránsito en todo el país”, expresó el director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Pablo Martínez Carignano.

¿Cómo es el paso a paso para patentar un tráiler?

El trámite para patentar un tráiler se inicia ante la DNRPA. Luego, el dueño del vehículo debe dirigirse hacia un taller registrado en la ANSV o a un ingeniero mecánico con competencia en la materia, en donde se realizará el informe técnico correspondiente que detallará si el tráiler cumple o no con las especificaciones indicadas por la normativa vigente.

Si el informe está aprobado y fue realizado por un taller registrado, se envía directamente a la ANSV. Si lo realizó un ingeniero, este lo envía primero al Colegio de ingenieros de la jurisdicción local, en donde se corrobora que el profesional esté habilitado y que la documentación presentada sea la correcta. Luego de este paso, también es enviado a la ANSV.

Una vez recibido el informe y aprobado por la ANSV, el organismo remitirá por correo electrónico una boleta de pago para que el interesado pueda abonar la certificación solicitada. Cuando la ANSV recibe el pago del Certificado, se envía el mismo directamente al registro seccional de la DNRPA en el que el propietario del vehículo inició el trámite y se lo notificará para que se dirija a dicho registro a fin de concluir con el patentamiento.

/ PUBLICACIONES

2

COLUMNA: **La muerte del ministro y la seguridad vial.**
Compartido por: IPSIBAT.

Toda muerte en un hecho de tránsito es prematura. Por eso suele decirse que son muertes inaceptables.

Comparando la tasa de mortalidad vial de 2019 (12,3) con la de 2020 (6,9) refleja que las **restricciones a la movilidad** para combatir la pandemia por Covid 19 implicaron una **reducción directa de muertes de tránsito**, manteniéndose un **sistema vial intrínsecamente inseguro. ¿Dónde reside la inseguridad?**

Se estima que los **errores humanos** son la principal causa de la siniestralidad vial, sin embargo no se pueden disociar del **resto de los elementos que forman el sistema, las normas, la infraestructura, los vehículos, la fiscalización, y los sistemas de respuesta ante emergencias.**

No existen soluciones mágicas ni sencillas para el problema de la inseguridad vial. Hace falta trabajo sostenido y coordinado en el tiempo, bajo lógicas de sistema, como lo es el enfoque Visión Cero.

La muerte del ministro y la seguridad vial



Para esta columna pensé compartir algunos datos del último informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el que corresponde al año 2020. Se trata de un informe preliminar, pero que permite realizar algunos reflexiones sobre la situación de la inseguridad vial en el país. Sin embargo, antes de escribir una sola línea me enteré de la muerte del Ministro de Transporte, Mario Moreno. Las noticias se acumulan como la velocidad del rayo. Se refiere a un persona a nivel alto en política, y a su gestión cuatro ministros. Por su parte, no hay nada que pueda decir al respecto. Me dio tristeza la mala parte de sus noticias, las que dicen que era una persona queridos y respetado. Creo que una buena manera de despedir a alguien es dándole ánimos, estudio y abrazos, aunque sea simbólicamente, a quienes deban avanzar el dolor de su pérdida.

Los datos usados son más interesantes cuando se los compara con otros datos. El informe previo de la ANSV correspondiente al año 2019 señalaba que habían ocurrido 3.493 muertes por hechos de tránsito. La tasa de mortalidad era de 7,2 por persona cada 100.000 habitantes, equivalente a 70 óbitos por día. Claro está que entre ese informe y el del año pasado ocurrió la pandemia. La distribución de muertes por mes del año 2020 muestra que en enero murieron 461 personas, en abril, en consecuencia con el cierre casi total de actividades, 138. A medida que fueron los meses y volvió a apertura económica aumentaron las muertes de forma progresiva para terminar el año con 360 óbitos en diciembre. Que los meses con la menor tasa de mortalidad sean los primeros de Covid 19 ayudan a reducir las muertes de tránsito hay razones otro factor a la vista que requiere la realización de la base de mortalidad muere con estadística que tenemos un sistema vial intrínsecamente inseguro. ¿Dónde reside la inseguridad?

Hace un tiempo atrás le pregunté también al otro día a un amigo que los errores humanos son el 90% de los casos de los siniestros. Algunos estadísticos señalan que llegan a dar cuenta del 90% de ellos. Sin embargo, esa afirmación surge del contexto regional para entender por qué una falla humana puede conducir a un siniestro que derive en una o más muertes. El contexto es el que ocurre el comportamiento conforme al sistema vial. Son los errores, la infraestructura, los vehículos, la fiscalización y los sistemas de respuesta ante emergencias.

En Argentina, la Ley de Tránsito permite circular a velocidades demasiado altas, tanto en las ciudades como en las rutas. Los países que mejores resultados han logrado en la prevención de lesiones y muertes tienen límites de velocidad más estrictos que los de Argentina. La calidad de las rutas es mala. Según el Índice de Accesibilidad Vial del municipio del cual es del primer de la región, Argentina se ubica en el punto 10 entre 18 países.

Los accidentes son, en sí mismos, más inseguros que otros medios de transporte, como el tren para largas distancias, o el transporte público en las ciudades. Además, la mayoría de los vehículos que circulan en Argentina no cumplen con parte de los estándares de seguridad recomendados a nivel internacional. Frenos antibloqueo, control electrónico de estabilidad, o protección por inercia (airbags). Los conductores suelen ser indisciplinados. Por último, el sistema de respuesta ante emergencias no tiene cobertura a nivel nacional. Frente a estas condiciones, la probabilidad de que un siniestro derive en lesiones y muerte siempre será alta.

Necesitamos soluciones más que ser fáciles para el problema de la inseguridad vial. Hace falta trabajo sostenido y coordinado en el tiempo. El camino para bajar las muertes más viable es implementar muchos lugares del mundo porque, al igual que el coronavirus, las muertes vienen con una pandemia. Algunos de los mejores resultados se obtienen cuando se implementan medidas que son sistémicas, como el enfoque Visión Cero. El tiempo de las respuestas se acorta hasta un punto.

Principales indicadores

Siniestros fatales	Victimas fatales
2.784	3.138
Tasa siniestralidad fatal cada 100 mil habitantes	Tasa mortalidad cada 100 mil habitantes
6,1	6,9

/ PUBLICACIONES

2

COLUMNA: **Discapacidad y accesibilidad al transporte.**
Compartido por: IPSIBAT.

La discapacidad no es una condición esencial, sino el resultado de la interacción con el entorno.

En el caso de la **movilidad** y el **transporte el ambiente construido** tiene un **rol muy importante como facilitador o como barrera** para la accesibilidad a recursos, bienes y relaciones.

La **accesibilidad** puede entenderse como el **potencial de oportunidades que una persona tiene** para la interacción en un espacio urbano. Mientras que las **barreras** pueden ser tanto **físicas, como económicas, temporales y psicológicas.**

Quando las **barreras son más que las oportunidades**, surgen situaciones de **exclusión social**. En el caso de las **personas con discapacidad la exclusión suele ser silenciosa**, pero no por ello menos compleja.

Un sistema de transporte accesible para todos es un medio para lograr una sociedad más inclusiva

Discapacidad y accesibilidad al transporte

Por Fernando Poó

domingo 9 de mayo 2021



El ámbito es el cotidiano en el que se originan la mayor cantidad de discapacidades por causa ambiental en el mundo. En Argentina, antes de la pandemia, se estimaba que los usuarios viales sufrían a diario una brecha entre personas con discapacidad. Ahora bien, la discapacidad no es una condición esencial, sino el resultado de la interacción entre algunas características de las personas y el ambiente en el que se desenvuelven. En el caso de la movilidad y el transporte el ambiente construido tiene un rol muy importante como facilitador o como barrera para la accesibilidad a recursos, bienes y relaciones.

La accesibilidad puede entenderse como el potencial de oportunidades que una persona tiene para la interacción en un espacio urbano. Mientras mayores sean las posibilidades de interacción mayor será la accesibilidad y viceversa. En términos más específicos, la accesibilidad al transporte se trata del potencial de oportunidades espaciales y económicas que tiene una persona para acceder a su movilidad. La accesibilidad al transporte está influida por tres componentes. El primero es el uso del suelo, que hace referencia a la capacidad productiva de un territorio, es decir, de proveer bienes y servicios que satisfagan las necesidades de las personas que lo habitan. El uso del suelo está vinculado con la forma de la ciudad. Las ciudades extensas, con un uso del suelo fragmentado, generan más distancia entre el origen y el destino de los bienes, y, en consecuencia, mayor distancia sobre el sistema de transporte, que es el segundo componente de la accesibilidad. La infraestructura disponible, los costos, y la calidad, en términos de confiabilidad, seguridad y velocidad para usuarios, son aspectos clave de este componente. Por último, las condiciones personales también son un elemento necesario para entender la accesibilidad. Las capacidades y habilidades físicas y cognitivas, y factores como la edad, el nivel educativo, el nivel de ingresos y hasta la propiedad de los vehículos van a interactuar con el ambiente e incidir sobre la accesibilidad que tienen las personas.

Bajo condiciones ideales la accesibilidad no es un problema, pero a menudo las condiciones ideales se alejan de las reales. Cuando nos apartamos del modelo del hombre adulto y sano comenzamos a aparecer barreras de distinto tipo. En primer lugar están las barreras físicas, que incluyen el diseño de los vehículos, de las calles, de las estaciones, y de las señales viales. En este punto es importante distinguir entre aquello que es adaptable y aquello que es inadaptado. Prácticamente significa que pueden ser resueltos por todos, sin necesidad de modificarlo para grupos específicos. Un ejemplo serían las colectivas de nivel semi, o las rampas para acceder a edificios. Otro tipo de barreras son las económicas. En Argentina, según el último censo poblacional, el 50% de los jefes de hogar que tienen alguna discapacidad están desempleados, factor que impacta en los ingresos de una familia y la movilidad. Los vehículos adaptados son caros, y muy pocos, por lo tanto, las personas con discapacidad deben recurrir en muchas ocasiones al transporte público. Eso no sería un problema si respondiera a sus necesidades, pero a menudo no lo hace. A las barreras económicas y físicas deben sumarse las barreras temporales. En este caso, se trata de la duración de los tiempos de viaje, que pueden ser mayores por los desplazamientos hacia los paraderos o por la necesidad de realizar combinaciones. Las barreras espaciales se vinculan con las temporales, por ejemplo, cuando los paraderos están mal ubicados, o la conexión entre servicios es mala. Por último, pero no menos importante, están las barreras psicológicas, que pueden llevar a que las personas se auto-limiten. Entre ellas se encuentran las prejuiciosas y los temores por la seguridad física, pero también por la discriminación.

Cuando las barreras son más que las oportunidades, entonces se configura una situación de exclusión social. En el caso de las personas con discapacidad la exclusión suele ser silenciosa, pero no por ello menos compleja. Un sistema de transporte accesible para todos es un medio para lograr una sociedad más inclusiva.

Profile of Dr. Fernando Poó, including a photo and a list of 'Las más leídas' (Most Read) articles with small thumbnails.

/ PUBLICACIONES

2

FLYER: **Semana de la Seguridad Vial**

Publicado por: Subsecretaría de Movilidad Urbana MGP.

Compartido por: Coordinación CASV

“Adherimos a la campaña de la ONU Calles por la Vida en el marco de la Semana de la Seguridad Vial que empezó hoy. La idea es concientizar y promover que reduzcamos la velocidad máxima permitida en ciertos sectores de las ciudades a 30 kilómetros por hora. Si reducimos la velocidad, limitamos la posibilidad de ser parte de un siniestro y, aun produciéndose, que tenga como saldo víctimas fatales o lesionados graves.”

#CallesPorLaVida #30Loves



Movilidad Urbana MGP

14 h · 🌐

...

📌 Adherimos a la campaña de la ONU Calles por la Vida en el marco de la Semana de la Seguridad Vial que empezó hoy. La idea es concientizar y promover que reduzcamos la velocidad máxima permitida en ciertos sectores de las ciudades a 30 kilómetros por hora. Si reducimos la velocidad, limitamos la posibilidad de ser parte de un siniestro y, aun produciéndose, que tenga como saldo víctimas fatales o lesionados graves.

[#CallesPorLaVida](#) [#30Love](#)

Semana de la Seguridad Vial



Yo me sumo, porque reducir la velocidad, **salva vidas.**

casv | mgp

mgp

Adhieren:



/ PUBLICACIONES

2

VIDEOS: **Semana de la Seguridad Vial**
Compartido por: Red Cuidarte+



Link acceso a la ceremonia inaugural Calles Por la Vida ONU: <https://youtu.be/8ACy9gl-sYY>

casv
Comisión Asesora
Seguridad Vial

mgp
Municipalidad
de General
Pueyrredon
