

Minuta Reunión Subcomisión Técnica

| Organizaciones presentes

(En orden alfabético)

1. Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito
2. Centro de Ingenieros
3. Dirección Vialidad Bs. As.
4. FAUD UNMDP
5. IPSIBAT
6. Red Cuidarte+
7. Subsecretaría Movilidad Urbana MGP

Vía mail el Sr. Gustavo Parra, representante de la Red Cuidarte+ avisaron que por motivos personales no podrían asistir.

| Orden del día

- Avance Proyecto de Ordenanza Zona Detención Exclusiva de motos

| Desarrollo de la reunión

La reunión tuvo como objetivo avanzar en cuanto a la selección de la intersección a utilizar en el desarrollo de la Prueba Piloto, así como en la definición de indicadores de seguimiento y evaluación de la misma.

Desde la Coordinación se presentó el análisis preliminar de las esquinas seleccionadas en la etapa anterior y un listado tentativo de indicadores y categorías a monitorear. Del análisis de intersecciones, se llegó a la definición de tres prioritarias, abriendo el debate para la definición de la principal.

En primer lugar tomó la palabra el **Sr. Héctor Ragnolli, representante de la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito**, señalando que de las esquinas propuestas, le parecían más pertinentes las de Av. Jara y Av. Colón, Av. Luro y San Juan y Av. Paso y Av. Independencia. Sin embargo sugirió también la inclusión de intersecciones de sectores más periféricos de la ciudad, tales como Av. Colón y 180. Consideró que los indicadores propuestos podrían dar cuenta del funcionamiento de la Prueba Piloto, aunque sugirió también una etapa de observación en cuanto a conductas desaprensivas relacionadas con el uso de moto-vehículos, tales como no uso de casco, circulación con más de tres ocupantes, etc.

A continuación, el **Ing. José Luis Ovcak, representante del Centro de Ingenieros**, señaló que en el período que ocupó un cargo en la función pública, el municipio contaba con un sistema de control de tránsito con aforo en 10 puntos de la ciudad, pero que no estaba al tanto si esto continuaba en funcionamiento. Al mismo tiempo señaló que le parecía correcta la utilización de las cámaras del COM para el monitoreo. Propuso que se pueda hacer un análisis semanal de cada una de las potenciales esquinas a intervenir para poder tomar la decisión con mayor evidencia.

Por su parte el **Subsecretario Dante Galván**, propuso definir si la intervención a intervenir es una de las pre-seleccionadas en la etapa anterior o alguna nueva de acuerdo a lo propuesto por el Sr. Héctor Ragnolli. Al mismo tiempo indicó que el monitoreo debería incluir dos aspectos: uno cuantitativo y otro cualitativo (respeto de normas, invasión, visibilidad, etc.). Al mismo tiempo indicó que se deberá evaluar si se analizarán los 4 cajones de la intersección o si el monitoreo se hará sobre uno solo, de acuerdo a las posibilidades que brinden las filmaciones del COM. Propuso complementar el trabajo con visitas y observaciones in-situ.

En referencia al uso de las cámaras, **el Sr. Héctor Ragnolli, representante de la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito**, sugirió confirmar que sean del tipo fijo.

El **Ing. José Luis Ovcak representante del Centro de Ingenieros**, coincidió respecto a la sugerencia de monitorear intersecciones más alejadas del centro de la ciudad, siendo que las conductas varían, y sugirió el análisis de intersecciones de avenidas Colón o 180.

En función de lo expuesto hasta el momento, el **Dr. Fernando Poo, representante dl IPSIBAT**, propuso el estudio de dos intersecciones en paralelos, una en relación con el área central y otra periférica que permita a su vez compararlas entre sí.

El **Subsecretario Dante Galván** señaló que esta sería una buena propuesta y que dependerá de los recursos con que se cuenten al momento de la ejecución de la Prueba.

El **Dr. Fernando Poo, representante dl IPSIBAT**, resaltó las posibilidades de estudiar dos intersecciones a fin de tener evidencia respecto a los diferentes patrones de comportamiento en el tráfico en las diferentes zonas de la ciudad. Consultó al mismo tiempo si el estudio de cámaras sería en vivo o con grabaciones y sugirió la necesidad de fijar protocolos claros de monitores y observación.

El **Subsecretario Dante Galván** confirmó que la idea es trabajar sobre grabaciones de las cámaras y coincidió en la necesidad de fijar protocolos claros de medición, así como la inclusión de otros indicadores, tales como uso del casco, número de ocupantes, etc. Dejó establecido nuevamente que la definición de una o dos intersecciones dependerán de los recursos.

El **Sr. Héctor Ragnolli, representante de la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito**, sugirió que las dos posibles intersecciones a monitorear podrían ser Av. Luro y 180 y Av. Colón y Av. Independencia.

El **Subsecretario Dante Galván** encontró muy pertinente el monitoreo de Av. Luro y 180 puesto que puede ser considerada como acceso al sector urbano de la ciudad, en donde los vehículos vienen con la lógica de ruta y entran al área urbana. En tal sentido encontró muy diferente la situación entre las avenidas Luro y Colón en su intersección con 180. Sugirió definir los cajones exclusivamente sobre Av. Luro, siendo que 180 podría presentar problemas de geometría en cuanto a su ancho.

Coincidiendo con lo expuesto por el Subsecretario Dante Galván, **Ing. José Luis Ovcak representante del Centro de Ingenieros**, señaló que 180 no da para la definición de tres carriles y sugirió la confirmación de esto en el lugar.

El **Subsecretario Dante Galván**, tomando los aportes hechos hasta el momento propuso entonces que las dos intersecciones a monitorear sean Av. Luro y 180 (sobre Luro) y Av. Colón e Independencia (sobre Independencia).

Solicitó la palabra el **Sr. Héctor Blasi, representante de la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito**, para sugerir que otras posibles intersecciones a estudiar podrían ser las definidas por la Av. Juan B. Justo y las avenidas Jara y Patricio Peralta Ramos.

El **Dr. Fernando Poo, representante del IPSIBAT**, indicó que en los trabajos de monitoreo de flujos hechos desde el Instituto que representa, por lo general se selecciona una de las cuatro esquinas de una intersección para puntualizar el estudio, de acuerdo al punto más cercano al observador.

El **Subsecretario Dante Galván**, señaló que en el caso de Av. Luro y 180 tal vez pueda ser útil analizar ambas manos, puesto que una tiene característica de acceso a la ciudad y otra egreso e ingreso a ruta, pudiendo verificarse diferentes patrones de comportamiento, sobre-todo en lo que tiene que ver con velocidades de circulación.

Durante el transcurso de la reunión, la **Sra. Estela Migliorino, representante de la Dirección de Vialidad Bs.As.**, en referencia a la intersección de Av. Luro y 180, vía chat señaló que: "Es verdad los comportamientos varían de acuerdo al lugar y comunidad. Se han registrado muchos siniestros al ingresar a la ciudad con velocidad de ruta. Hay cruces de alumnos x luro y se viene a exceso."

Se acordó enviar junto a la presente minuta el Power Point que se usó durante la reunión para que cada integrante pueda estudiar con mayor detenimiento los indicadores propuestos, metodologías y protocolos de monitoreo, etc.