

Minuta Reunión Subcomisión Técnica

| Organizaciones presentes

(En orden alfabético)

1. Centro de Ingenieros
2. Colegio de Ingenieros
3. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, UNMDP
4. Policía Científica
5. Red Cuidarte+
6. Subsecretaría Movilidad Urbana MGP

La Dra. Claudia Cioppettini, representante del Colegio de Abogados y de la Facultad de Derecho, UNMDP, comunicó vía mail que no podría estar presente.

| Orden del día

- Avance Trabajo de asesoramiento al HCD sobre Comunicación Plan Integral de Seguridad Vial y determinación de zonas con velocidad máxima permitida de 30km/h.
- Presentación resultados de Encuesta "Zonas 30".
- Presentación avances geo-referenciación escuelas.
- Presentación Proyecto de Ordenanza Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España.
- Presentación Proyecto Zona Segura.

| Desarrollo de la reunión

La reunión comenzó con una presentación rápida de lo avanzado hasta el momento, incluyendo la Ficha de Presentación de Propuesta, el texto del Proyecto de Comunicación, y los consensos de la Reunión de Subcomisión Técnica del día 7 de agosto pasado.

En la reunión antes mencionada se acordó trabajar sobre los accesos y entornos escolares, un listado de lineamientos mínimos que debe cumplir una zona para ser factible de ser definida "zona 30", la georreferenciación de escuelas, la determinación de las primeras zonas sobre las que trabajar, así como conocer el proyecto "Zona Segura" de la Red Cuidarte+.

En relación al primer tema contenido en el Orden del Día, se presentaron los resultados recabados en función a las 9 participaciones registradas en la **Encuesta "Zonas 30"**.

Se señaló que los factores de riesgo vial que mayor calificación recibieron son: velocidad (8 votos), alcohol al conducir (7 votos), uso del celular (4 votos), quedando con igual cantidad de votos (3) las distracciones e imprudencias. En este sentido, la **Arq. Gabriela Funes Balza, por la Secretaría de la CASV**, indicó que, si se suman los votos recibidos por el uso del celular, y las distracciones e imprudencias, éstos pasan a ocupar la primera posición; así como que en muchas ocasiones este tipo de factores son responsables de siniestros de pequeña escala que no alcanzan a ser registrados por las fuerzas de seguridad ni generan causas judiciales, por lo que no se incluyen en las estadísticas oficiales. Agregó que, la posibilidad de que desde el Observatorio de Seguridad Vial se tenga acceso a la información estadística de las aseguradoras (según la propuesta que se hubiera hecho desde AMPAS) posibilitaría tener una noción más aproximada de su participación estadística de este motivo de siniestros.

Complementando el concepto, el **Subsecretario Dante Galván** compartió información a la que accedió en un documento sobre riesgo vial que establece que se ha definido que existe mayor exposición al riesgo al hablar por teléfono (aún con manos libres) que, al escribir un mensaje, desde la base que la conversación implica una exposición continua mientras que el envío de mensaje es una exposición puntual, por un tiempo limitado.

En cuanto a la pregunta relacionada con la pertinencia y factibilidad de implementación, se hizo referencia a que, si bien hay un cierto consenso respecto a ambas afirmaciones, se registra un 22,2% de respuestas que

encuentran a la implementación de "zonas 30" poco practicables. En tal sentido, desde la Secretaría de la CASV se señaló que esta pregunta estaría en estrecha relación con la que indaga en cuanto a las acciones necesarias para la implementación efectiva.

Pasando a la pregunta en referencia a que características físicas y funcionales debería tener un entorno para ser factible de ser convertido a "zona 30", se señaló que las respuestas obtenidas estuvieron en torno con lo trabajado hasta el momento, referido a los establecimientos escolares. Asimismo, se eligieron las referidas a cercanía con plazas, centros de salud, áreas comerciales y gastronómicas. Estas dos últimas sumadas entre sí, pasarían a ocupar el primer lugar con 8 votos sobre los 7 de los entornos escolares. De igual modo, la respuesta referida a la relación con localizaciones de alta siniestralidad quedó entre las respuestas más votadas con 5 votos.

En la pregunta sobre qué acciones se consideran necesarias para la implementación efectiva de una "zona 30", se abrió el debate libre, dado que los datos obtenidos fueron confusos.

Solicitando la palabra, el **Ing. José Luis Ovcak, representante de Centro y Colegio de Ingenieros**, señaló que a su criterio es indispensable la intervención de la vía, con una modificación de su geometría y puso como ejemplo las calles internas del barrio Constitución. Se refirió a que éstas tienen un perfil "s" que obliga al conductor a moderar la velocidad e ir atento a la conducción, ya que la irregularidad de la vía le genera una sensación de inseguridad al conducir que lo obliga a evitar distracciones.

Complementando lo señalado por el Ing. Ovcak, el **Sr. Gustavo Parra representante de la Red Cuidarte+**, indicó que los espacios gastronómicos demuestran los efectos positivos de esta "sensación de inseguridad" de la vía, en cuanto a disminución de velocidades, acordando también en lo expresado respecto al barrio Constitución.

Por su parte, retomando el concepto de pertinencia y posibilidad de implementación, el **Subsecretario Dante Galván** señaló que justamente en la necesidad de intervenir la vía estaría la respuesta a la factibilidad de una implementación efectiva, más allá de la adecuación de la legislación vigente, y que en este aspecto reside también la dificultad (en términos de tiempos y costos). Puso como ejemplo, un debate que se desarrolló hace años respecto a la reducción de la velocidad máxima permitida en el borde costero en donde la geometría invitaría más a desarrollar altas velocidades, tanto por el ancho de los carriles como por la amplitud de las curvas. Terminó su participación señalando que más allá de la demarcación y señalización, también necesarias, se deberá tender a implementar soluciones de estrechamiento de calzada y ruptura de puntos de fuga, tal lo mencionado por el Ing. Ovcak y el Sr. Gustavo Parra respecto al barrio Constitución.

Complementando lo dicho, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, señaló que la necesidad de intervenir sobre el espacio público como estrategia indispensable para la implementación efectiva de "zonas 30", desafía a realizar acciones puntuales, de acuerdo a tiempos y recursos, que garanticen el éxito y evitando la intervención de grandes áreas que luego no puedan llevarse a la práctica.

El análisis de los resultados de la encuesta terminó con un resumen de los datos obtenidos en cuanto a lugares potenciales a ser reconvertido a "zona 30". Desde la Secretaría de la CASV, se mencionó que las respuestas se agruparon por categorías, resultando de esta manera los centros comerciales los que más respuestas obtuvieron (8 votos), seguidos por los centros gastronómicos (6 votos), las plazas (5 votos), los entornos escolares (4 votos), y el área de microcentro (3 votos).

Dando por concluido el análisis de los resultados de la encuesta, se hizo una breve presentación del material aportado por la **Arq. Adriana Olivera, representante de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP**, en cuanto a la **georreferenciación de escuelas**. A modo ilustrativo, se mostró uno de los planos, haciendo un punteo de la información geo-referenciada: escuelas de nivel inicial, primario, secundario, superior, educación común, artística, especial, para jóvenes y adultos, técnico-profesionales, y de psicología comunitaria. Asimismo, se recibió georreferenciación de líneas de transporte público colectivo y datos catastrales.

Como ejemplo de una iniciativa hacia "zonas 30" desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana se presentó el **Proyecto de Ordenanza de Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España**. En tal sentido, el **Subsecretario Dante Galván**, señaló que tal como se debatió al momento de comentar los resultados de la encuesta, tal vez la intervención de Plaza España podría ser ejemplo de lo conversado hasta el momento en cuanto a que se realizó una modificación física que ahora se busca consolidar a través de la correspondiente modificación de legislación. Sin embargo, hizo la reflexión que en paralelo a la intervención del espacio público y de legislación, se deberá complementar la acción con concientización y presencia del estado a fin de favorecer una modificación efectiva y duradera de las conductas viales.

Indicó que el proyecto tiene como objetivo la unificación de las dos manzanas de la plaza entre sí a través de la calle Chacabuco (definiendo la velocidad máxima permitida en 10km/h), así como favorecer un mayor diálogo funcional entre la plaza y el borde costero. En cuanto al borde costero indicó que de acuerdo a la Ordenanza vigente que regula la red de ciclovías, éste ya tiene definida su velocidad máxima permitida en 30km/h. La regulación de velocidades se completa con la reducción a 30km/h de la velocidad en el tramo de calle Catamarca, entre las avenidas Libertad y Patricio Peralta Ramos.

La regulación de las velocidades máximas permitidas se complementa con la regulación de los estacionamientos sobre calzada, prohibiéndose el estacionamiento en Av. Libertad entre calles H. Yrigoyen y Catamarca (mano plaza), calle Chacabuco entre Av. Patricio Peralta Ramos y calle Catamarca (ambas manos), calle Catamarca entre Av. Chacabuco y Av. Patricio Peralta Ramos y su continuidad por ésta hasta calle Ituzaingó (mano continente). Asimismo, se prohíbe el estacionamiento sobre Av. Patricio Peralta Ramos entre Av. Libertad y calle Chacabuco (mano plaza), reservándose para operaciones de servicio y seguridad y sobre Av. Patricio Peralta Ramos entre calles Chacabuco y Ayacucho (mano plaza) reconvirtiéndolo a carril de circulación.

Llegando al último de los temas previstos en el orden del día, se presentó el **Proyecto Zona Segura aportado como material de trabajo desde la Red Cuidarte+**. En tal sentido, se le dio la palabra al Sr. Gustavo Parra.

Por su parte, el Sr. Parra propuso que desde la Secretaría de la CASV se presente la presentación de resumen que se hubiera confeccionado, para luego él hacer su aporte en cuanto a la propuesta de la app que están desarrollando. De esta manera la **Arq. Gabriela Funes Balza**, presentó brevemente los contenidos recibidos desde la Red Cuidarte+.

Se indicó que el proyecto toma como referencia la experiencia "Sube y baja" de la ciudad de Buenos Aires, buscando implementar a toda la comunidad educativa como protagonistas de una mejor convivencia en el tránsito, priorizando los desplazamientos en transporte público y escolar, caminando o en bicicleta. Se presentó el espíritu del proyecto, que se basa en que los padres no deban descender de los vehículos al llevar de sus hijos a la escuela y que sea personal de los establecimientos los encargados de recibirlos y de acompañarlos al interior de los establecimientos, favoreciendo una mayor fluidez en la operación de ascenso y descenso.

Se presentaron los objetivos y acciones propuestas, que están desarrollados en el documento que se adjunta a la presente minuta.

Pasándole la palabra al **Sr. Gustavo Parra**, éste propuso que se envíe desde el mail de la CASV el documento original que se hubiera enviado desde la Red Cuidarte+, junto con lo resumido desde la Secretaría de la CASV.

A continuación, comentó la segunda etapa del proyecto que están desarrollando y que tiene que ver con el diseño de una aplicación para teléfonos que complementa el trabajo de campo en los accesos a las escuelas. Señaló que la misma se puso a prueba en un simulacro en el que pudieron verificar su efectividad y en qué medida contribuye a que las operaciones de ascenso y descenso se realicen con fluidez. Asimismo, señaló que durante la construcción del proyecto estuvieron en contacto con representantes de la Ciudad de Buenos Aires que se mostraron dispuestos a hacer algún tipo de capacitación o asistencia técnica ante una posible implementación, y ofreció compartir tales contactos. De igual manera indicó que este tipo de iniciativas se vienen desarrollando en Europa, habiendo demostrado su éxito a través de los años.

En cuanto a la aplicación, indicó que permitiría una comunicación más directa entre los papás y el personal de la escuela, haciendo aún más eficiente la operación de ascenso y descenso, al mismo tiempo que permitiría compartir material educativo y de concientización.

Dando por finalizada la presentación del Sr. Parra, la **Arq. Adriana Olivera** solicitó la palabra para expresar cierta preocupación respecto a la incorporación de la app. Señaló que encontraría en parte contradictoria la propuesta de incorporar una app en una situación de conducción. Entiende que tal vez en un principio posiblemente serían los niños quienes utilizarían la app mientras sus padres conducen, pero una vez pasada la novedad, esta situación no se daría forzando a quien está al mando del volante a hacerlo. Señaló asimismo que no cuestiona la herramienta en cuanto a comunicación entre los establecimientos y los padres.

Hizo referencia a que ella participó de iniciativas similares, suponiendo que el proyecto presentado por la Red Cuidarte+ contempla también el reservado de estacionamiento en el frente de las escuelas.

En referencia al funcionamiento previsto para la app, el **Sr. Gustavo Parra** indicó que la misma no necesitaría de la operación manual del conductor, sino que tomaría los datos del gps del teléfono de manera

automática, quien si debería operar el teléfono sería el personal de la escuela, para ir gestionando la llegada y salida de los niños.

Completando su participación y en función del comentario del Sr. Gustavo Parra, la **Arq. Adriana Olivera** señaló que entonces lo importante será cómo comunicar la iniciativa para evitar dar mensajes contradictorios respecto al uso del celular al conducir.

Llegando al final del encuentro, el **Subsecretario Dante Galván**, agradeció el aporte y la colaboración de todos y reflexionó respecto a la pertinencia de ir avanzando de a poco, pero con profundidad.

Asimismo, puso a consideración de los presentes la posibilidad de “abrir” la encuesta a personal municipal y/o público en general.

En tal sentido la **Arq. Gabriela Funes Balza** comentó que esta posibilidad permitiría tener una información más amplia, incluyendo a personas que no están específicamente en el tema y que por lo tanto podrían tener a priori una opinión bastante unificada.

Por su parte, la **Arq. Adriana Olivera**, señaló que podría haber una instancia intermedia de consulta a personal municipal y luego abrirla al público en general.

Se acordó desarrollar un pequeño escrito referido al concepto de “zona 30” para incorporar a la encuesta y abrirla al personal municipal.

Antes de cerrar la reunión, desde la Secretaría de la CASV, en función de lo acordado en la última reunión plenaria, se solicitó que quienes conozcan a alguna persona o institución a quienes quieran invitar a la reunión abierta del mes de agosto, lo hagan llegar vía mail, para que puedan ser convocados oficialmente.

Archivos adjuntos

CASV técnica 11.08.21

Proyecto Zona Segura