

Minuta Reunión Plenaria Abril 2023 II (presencial)

/ Organizaciones presentes

(En orden alfabético)

1. AMPAS.
2. Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito.
3. Centro de Ingenieros.
4. Colegio de Ingenieros.
5. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño UNMDP.
6. IPSIBAT.
7. Observatorio de Seguridad Vial MGP.
8. Secretaría de Seguridad MGP.
9. Subsecretaría de Movilidad Urbana MGP.

/ Orden del día

| Postulación de la CASV en el Concurso del Observatorio Internacional de Democracia Participativa.

| Proyecto de Ordenanza Regulación Micromovilidad.

/ Desarrollo de la reunión

Dada la presencia del Ing. Raúl Ciappina, representando al Ing. José Luis Ovcak del Centro de Ingenieros, la reunión comenzó con una pequeña ronda de presentaciones.

A continuación, la **Arq. Adriana Olivera, de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño Industrial de la UNMDP**, expuso su preocupación en referencia a la presencia de caballetes de obra señalizando diversas obras viales que carecen de elementos reflectivos o lumínicos durante la noche y que se transforman en un riesgo de seguridad vial.

Por su parte, el **Sr. Gustavo Pasten, de la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito**, hizo referencia que desde tal institución le hicieron saber esta problemática al Ente Municipal de Vialidad y que estaban evaluando efectivizar la comunicación a través de una carta documento.

Entre los presentes se generó cierto debate al respecto, llegando a la conclusión que la implementación de elementos reflectivos sería la solución más apropiada.

El **Subsecretario de Movilidad Urbana, Dante Galván** tomó nota de dicha inquietud y se comprometió a transmitirla a los presidentes de Emvial y Osse. Al mismo tiempo, dando por iniciada formalmente la reunión, le cedió la palabra al **Sr. Héctor Blasi, de la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito**, dado que, desde la organización a la que representa, motorizaron el proyecto de ordenanza relacionada con la micromovilidad.

En tal sentido, el Sr. Héctor Blasi consideró que lo más apropiado sería que los vehículos de micromovilidad circulen exclusivamente por infraestructura segregada para tal fin, pero dado que esto sería de difícil implementación en el corto plazo, resulta necesaria la regulación de este tipo modo de desplazamiento en el entramado vial existente. Mencionó que en la ciudad de Neuquén se está llevando un proceso similar al local y que la normativa que se está generando tiene muchas similitudes con la presentada a nivel local por el Bloque de la Unión Cívica Radical.

Luego de un intercambio de opiniones, varias sobre esta temática entre los presentes, el **Subsecretario de Movilidad Urbana, Dante Galván** propuso analizar el trabajo realizado por la Secretaría de la CASV

en cuanto a la comparación del Proyecto Ordenanza local con normativas de diferentes ciudades de nuestro país.

Tomando la palabra, la **Arq. Gabriela Funes Balza, Secretaria de la CASV**, previo a desarrollar el análisis de legislación de Micromovilidad, presentó la propuesta que hubiera llegado desde la Arq. Adriana Olivera en cuanto a participar como CASV del Certamen de Democracia Participativa organizado por el OIDP.

| Postulación de la CASV en el Concurso del Observatorio Internacional de Democracia Participativa

En tal sentido, señaló que dicho certamen es organizado por el Observatorio Internacional de la Democracia Participativa, dependiente del Programa URB-AL de la Comisión Europea y que tiene por objeto visibilizar iniciativas de democracia participativa bajo una serie de ejes, tales como, la deliberación ciudadana, el fortalecimiento comunitario, el gobierno abierto, las innovaciones democráticas y participación ciudadana. Indicó que, luego de una serie de pasos de selección, que incluye una instancia de votación ciudadana y otra de expertos, cinco postulaciones resultarán ganadoras accediendo a diferentes iniciativas de difusión a nivel mundial. Por su parte, consideró oportuna la propuesta, extendiéndola como una oportunidad de dar a conocer el trabajo que se viene haciendo con la CASV, y puso la decisión a consideración de los presentes.

Se verificó un consenso en cuanto a la pertinencia de participar del certamen, tanto para tener mayor visibilidad en términos de difusión del trabajo desarrollado, como de acceder a potenciales fuentes de financiamiento.

Al respecto, la **Sra. Alejandra Eguidi, de AMPAS**, puso como ejemplo el impacto que tuvo la iniciativa motorizada por la asociación que representa en torno a la puesta en valor de la Ciudad de la Convivencia Vial en el Jardín 1, que al día de hoy se convirtió en un modelo a replicar en las diferentes ciudades del país que forman parte de APAS.

Mientras que el **Ing. Raúl Ciappina, del Centro de Ingenieros**, consideró que este tipo de certámenes implican un proceso tedioso que preferentemente debería gestionarse a través del municipio.

La **Arq. Gabriela Funes Balza**, confirmó que las postulaciones deben hacerse a través de organismos oficiales, y la Arq. Adriana Olivera ofreció su ayuda y participación activa en el diseño de dicha postulación.

Se acordó hacer una reunión específica para trabajar sobre este tema.

El **Subsecretario de Movilidad Urbana, Dante Galván** coincidió en la pertinencia de la postulación, entendiéndola como una estrategia para dar a conocer el trabajo de la CASV y tejer redes. Recordó el impacto positivo que tuvo en la delegación de la ciudad de Génova, durante su última visita a nuestra ciudad, el trabajo que desde la Comisión se está haciendo con los niños, particularmente con las Jornadas Me Cuido y Te Cuido. Asimismo, aprovechó para compartir con los presentes el resultado de la última actividad, desarrollada en el Polideportivo Colinas, en la que participaron como invitados los miembros del grupo ciclista Descubriendo Caminos, quienes llevaron su bicicleta adaptada para niños con movilidad reducida. Señaló que la idea es invitar a diferentes grupos, de uno por vez, a que se sumen a estas jornadas.

Refiriéndose al segundo tema en el orden del día, la **Sra. Alejandra Eguidi** manifestó su preocupación por la problemática del origen y la calidad de las baterías de los dispositivos de movilidad personal que determina que, en ciertos casos, vehículos importados de China no alcancen a cubrir las condiciones mínimas para que las compañías aseguradoras los cubran.

La **Arq. Gabriela Funes Balza** señaló que dicha situación está contemplada en parte de la legislación analizada y propuso pasar al segundo tema del orden del día.

| Proyecto de Ordenanza Regulación Micromovilidad

Iniciando la presentación del tema, señaló que el Proyecto de Ordenanza local fue desarrollado por el Concejal Gustavo Pujato de la Unión Cívica Radical, en respuesta a una solicitud que le hicieran llegar

desde la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito, a quienes invitó a decir unas palabras al respecto.

El **Sr. Gustavo Pastén** indicó que la siniestralidad asociada a la micromovilidad es una de las tantas preocupaciones sobre las que se encuentran trabajando desde la asociación que representa y que, teniendo en cuenta que la primera persona que inició un proceso legislativo sobre este tema fue la Sra. Vilma Baragiola, consideraron correcto acercarse al partido político de su pertenencia a hacerles llegar la inquietud.

El **Subsecretario de Movilidad Urbana Dante** coincidió en el hecho de que la ex concejal, Sra. Vilma Baragiola fue quien presentó por primera vez en el Honorable Concejo Deliberante local un proyecto de ordenanza referido a esta temática.

Retomando la presentación, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, señaló que el actual proyecto de ordenanza tuvo tratamiento en la Comisión de Movilidad y que al día de la fecha figuraba dentro del orden del día de la Sesión Ordinaria del HCD, celebrándose en paralelo con la reunión.

Al respecto, el **Subsecretario Dante Galván** mencionó que se comunicó con uno de los concejales del bloque oficialista para ponerlo en conocimiento que, desde la CASV se estaba evaluando el tema.

Luego de presentar la estructura general del proyecto de ordenanza en evaluación, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, consideró pertinente hacer una breve presentación del impacto en las redes y la opinión pública. En tal sentido indicó que, habiendo analizado 386 comentarios publicados en 7 noticias el mismo día de la presentación del proyecto en el HCD, se llegó a una serie de conclusiones:

- > Mientras que el 53% de los comentarios registrados estuvieron en relación directa con el proyecto de ordenanza, el 47% restante se distribuyó de la siguiente manera: 28% en temáticas vinculadas con otras responsabilidades más urgentes a las que el municipio debería dar respuesta; 13% identificando la responsabilidad en la siniestralidad y desorden vial por tipo de usuario de la vía; 6% señalando a la bicicleta como un modo de desplazamiento que se debería fomentar con mayor intensidad.
- > En relación directa con el proyecto de ordenanza, señaló que se detectaron 133 comentarios en contra y 54 a favor de la iniciativa. Sin embargo, consideró pertinente señalar que, sin importar el tema de la noticia, es posible identificar una cantidad regular de comentarios negativos, sobre todo en temáticas que pueden ser asociadas a iniciativas de tipo recaudatorio. Entre los comentarios a favor, puntualizó aquellos que consideran que se debería incluir a las bicicletas en la reglamentación, a la necesidad que los monopatines tengan una regulación de velocidad máxima permitida y a la obligatoriedad de uso de casco. Mientras que en el grupo de comentarios en contra, resaltó aquellos que se refieren a la vulnerabilidad, al riesgo específico del modo y a que la medida tiene un fin recaudatorio. En referencia a esto último, señaló que, aun cuando se detectó un número considerable de comentarios en tal sentido, de igual modo se detectaron opiniones referidas a la necesidad de ordenar y regular el funcionamiento general del tránsito.
- > Haciendo la aclaración que el dato podría estar sesgado en función de referirse a una noticia relacionada con modos activos de desplazamiento, señaló que entre los comentarios referidos a la responsabilidad en el tránsito, se detectó un 36% que se la adjudica a los usuarios no motorizados, es decir, a peatones, skaters, patinadores, ciclistas y usuarios de monopatines.
- > En cuanto a los comentarios relacionados con otras responsabilidades a las que debería dar respuesta el municipio, se detectó una prominencia de comentarios sobre la necesidad de reforzar los controles de tránsito, así como de mejorar el estado de los pavimentos.

A continuación, hizo una enumeración de las disposiciones, leyes y reglamentaciones analizadas y comparadas con el proyecto de ordenanza local y comenzó la presentación de dicho trabajo por temas. Dada la naturaleza del debate generado, la presente minuta detalla los puntos presentados por la Secretaría de la CASV y luego reúne de manera sintética los acuerdos y disidencias registrados.

1. Definición de "vehículo de movilidad personal (VMP)" art. 13

Hizo lectura del texto contenido en el proyecto de ordenanza y propuso debatir en torno a la frase "autopropulsado por motorización eléctrica o cualquier otro tipo de motorización". Al respecto señaló que mientras existen normativas que se refieren exclusivamente a "motor

eléctrico”, el caso particular de la ciudad de Rosario prohíbe expresamente el motor a combustión e incorpora el rango de velocidades admitidas. Asimismo, señaló que en otras localidades, así como en el proyecto de ordenanza de Acción Marplatense de 2021 (en adelante AM), detallan con mayor precisión los tipos de vehículos incluidos, indicando, para el caso de aquellos con asiento que éstos deben poseer sistema anti-balanceo.

2. “Velocidad máxima permitida” art. 2

Señaló que, en coincidencia con lo establecido en la Disposición 480/2020 de la ANSV, la velocidad máxima permitida en el proyecto de ordenanza se fijó en 30Km/h. Hizo referencia que la mayoría de las reglamentaciones estudiadas, incluida la Ordenanza “1era Red de Ciclovías de General Pueyrredon”, han optado por los 25km/h.

3. “Acompañantes y cargas” art. 3

Luego de la lectura del texto específico, indicó que en este caso se registró coincidencia con la mayoría de las localidades, resaltando el caso específico de AM que estipula que “No se permite la circulación con más ocupantes que las plazas para las que se ha construido el vehículo”.

4. “Circulación permitida por avenidas y ciclovías” art. 3

Si bien el artículo de referencia menciona todas las vías permitidas sobre las que se podría transitar, hizo hincapié en estos dos tipos, puntualizando coincidencias y diferencias en las normativas estudiadas. Se detalló el caso de la ciudad de Rosario, donde se encuentra prohibido circular por avenidas, así como expresamente se obliga a circular por ciclovía en caso de existir.

5. “Otras vías prohibidas” art.4

En línea con lo presentado en el concepto anterior, se puntualizó en los casos en que se prohíbe expresamente circular por fuera de las ciclovías, en caso de que éstas existan, así como en la prohibición, en el caso de la ciudad de Rosario, de circular por la mano izquierda.

6. “Estacionamiento” art. 5

Luego de leer el texto del proyecto de la ordenanza, hizo referencia a que, salvo el caso de la ciudad de Mendoza, el resto de los distritos no reglamenta sobre este tema.

7. “Elementos de seguridad del VMP” art. 2

Enumeró los elementos incorporados en el proyecto de ordenanza e indicó que éstos coinciden parcialmente con lo indicado en la Disposición 480/2020 de la ANSV, siendo que ésta, además de sistema de frenos, iluminación, alerta sonora y limitación de velocidad, recomienda el uso de chaleco reflectivo. Al mismo tiempo señaló que el proyecto local incluye la base de apoyo para pies, y sugirió que en este punto se podría incluir el eje vertical y manillar. De igual manera, indicó que, en la mayoría de la legislación analizada, se incluye la obligatoriedad de contar con elementos reflectantes en el vehículo y que parte de ellos incluyen la limitación de potencia máxima del motor, compatibilidad entre el cargador y la alimentación de baterías, sistema de autobalance para los casos de vehículos con asiento y obligatoriedad de homologación. Este último punto generó un nutrido debate, que se menciona más adelante.

8. “Elementos de seguridad personal” art. 2

Señaló que, así como lo establece el proyecto de ordenanza local, la mayoría de las legislaciones estudiadas, estipulan la obligatoriedad de uso de casco de protección. Asimismo, hizo referencia a que, tanto la Disposición 480/202 de la ANSV como el texto aportado por la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito, además, incluyen entre las medidas recomendadas el uso de chaleco de seguridad de alta.

9. “Prohibición de dispositivos de distracción” art. 6

En este punto diferenció entre las legislaciones que expresamente prohíben, tal cual dispone este proyecto de ordenanza, el uso de teléfonos móviles, auriculares y demás dispositivos de comunicación, imagen y sonido, y aquellas que no lo especifican.

10. “Consumo de alcohol” art. 7

Señaló que, salvo el caso de la ciudad de Mendoza, el resto de las reglamentaciones estudiadas coinciden con el proyecto local en prohibir expresamente el consumo de alcohol y drogas al conducir VMP.

11. "Edad mínima" art. 8

De igual manera, señaló que se encuentra coincidencia en la edad mínima permitida para conducir VMP, establecida en 16 años. Identificando el caso de la ciudad de Mendoza que fija tal limitación en 18 años, sin embargo, recordó que, en este caso, la legislación regula exclusivamente los sistemas públicos de monopatines.

12. "Seguro contra terceros obligatorio" art. 9

Luego de leer el texto del artículo específico del proyecto de ordenanza, donde se obliga a contar con un seguro contra terceros, diferenció entre los casos que coinciden con dicha reglamentación y aquellos que no lo especifican. Al mismo tiempo, señaló el caso particular de AM que lo incluye como sugerencia.

13. "Registro obligatorio" art. 12

En este punto, señaló que, salvo el caso de AM que establece la posibilidad de que los VMP sean registrados municipalmente, el resto de las reglamentaciones analizadas no especifican al respecto. El artículo del proyecto de ordenanza local, no sólo establece la obligatoriedad de registrar los dispositivos en un registro municipal, sino también a las personas habilitadas para manejarlos.

14. "Documentación personal" art.10

Luego de hacer lectura del artículo específico del proyecto de ordenanza, consideró necesario establecer qué se considera "documentos", entendiendo que en tal definición no sólo se debería incluir el documento nacional de identidad, sino también el seguro obligatorio y la copia del número de registro, de forma tal de dar cumplimiento con las diferentes exigencias establecidas. En tal sentido, señaló el caso particular de la ciudad de Córdoba que, expresamente, detalla como documentos requeridos de portar al dni y la copia de la póliza de seguro contra terceros.

15. "Programa de difusión y educación" art. 14

Habiendo leído el texto del artículo específico, enumeró los casos de otras reglamentaciones que establecen estrategias similares, tales el caso de AM que incluye el diseño y distribución de material gráfico informativo, de la ciudad de Rosario que obliga a los comerciantes de VMP a entregar copia de la reglamentación con cada vehículo vendido y de la ciudad de Mendoza que establece que las empresas de alquiler de monopatines eléctricos deberán informar a los usuarios de las normas de conducción segura.

Se incluye a continuación un resumen de los principales temas debatidos.

Pertinencia del proyecto de ordenanza. Luego de un nutrido debate, se llegó a un acuerdo respecto a la importancia de reglamentar el uso de este tipo de dispositivos de movilidad, dado su crecimiento constante en el reparto modal local y los riesgos asociados a un uso no responsable.

Se detectó cierto consenso en cuanto a la necesidad de que la infraestructura vial se adapte a este tipo de vehículos, tanto en lo que tiene que ver con el mantenimiento de los pavimentos, como con la eliminación de obstáculos, tales como tachas y reductores de velocidad.

Definición de "vehículo de movilidad personal (VMP)". No hubo un acuerdo definido respecto a la posibilidad de incluir a las bicicletas en el concepto de Vehículos de Movilidad Personal, o en su defecto, de sugerir una reglamentación específica para este modo de desplazamiento, considerando que se deberían igualar las exigencias de uso. En tal sentido, se incluye a la presente, las reglamentaciones existentes relativas a la movilidad en bicicleta.

Sin embargo, si se considera que se llegó a un acuerdo respecto a excluir de la definición a los denominados "tabla de dos ruedas auto equilibrada" o "segway", es decir aquellos que no disponen de eje vertical y manillar.

Limitación de potencia del motor y/o velocidad máxima permitida. Se llegó a un consenso respecto a fijar la velocidad máxima sugerida en 25km/h. No se detectó acuerdo respecto a la pertinencia de fijar, complementariamente, un límite en la potencia del motor.

Edad mínima. Es relevante rescatar las opiniones referidas a que este tipo de dispositivo es usualmente utilizado por personas jóvenes y que, teniendo en cuenta esto, resultará indispensable la educación y concientizar particularmente a este grupo etario.

Prohibición de circulación por avenidas. Se detectó acuerdo respecto al riesgo excesivo de permitir que los VMP circulen por avenidas, entre otras causas, por una incompatibilidad de velocidades medias de desplazamiento y su interacción riesgosa con vehículos de gran porte como, por ejemplo, los autobuses.

Circulación habilitada por ciclovías. Si bien luego de un nutrido debate se llegó a un cierto acuerdo respecto a la pertinencia de que los VMP circulen por dentro de las ciclovías en caso de existir, se identificaron opiniones en contrario que consideraron que existiría cierta incompatibilidad entre este tipo de vehículos y las bicicletas. En este punto se considera pertinente recordar que la Ordenanza 24861/2020 que crea y regula el funcionamiento de la 1era Red de Ciclovías de General Pueyrredón ya incluye la habilitación para que monopatines eléctricos circulen por dentro de éstas, siempre y cuando no superen una velocidad máxima de desplazamiento de 25km/h.

Vías de circulación prohibidas. Se considera pertinente dejar registrada la sugerencia de que se establezca expresamente la prohibición de circular por vías interurbanas.

Elementos de seguridad del VMP. Se detectó consenso respecto a dejar establecida la obligatoriedad de que el dispositivo cuente con eje vertical y manillar, así como con elementos reflectantes.

Homologación. Este punto dio lugar a un nutrido debate, del que de acuerdo a lo registrado se llegó a un cierto consenso respecto a la necesidad de que los vehículos a ser incorporados en el registro municipal cuenten con certificado de homologación emitido por la autoridad competente, pudiendo establecerse al INTI como referencia principal, y gestionado por un profesional de la Ingeniería. En principio se detectó un cierto consenso a que este sea materializado a través de lo que se conoce como "licencia de configuración de modelo". Se detectaron opiniones referidas a la homologación específica de las baterías, en función de los riesgos que puede representar el uso de elementos que no cuenten con las normas y medidas mínimas de seguridad.

En este punto, el debate se centró respecto a la responsabilidad en cuanto a la homologación y si ésta debe ser exigida al vendedor o al usuario, detectándose cierta uniformidad de criterio respecto a que dicha reglamentación debería ser asumida por los importadores y distribuidores.

Seguro obligatorio. Se detectó consenso respecto a la pertinencia de que esta exigencia sea de cumplimiento obligatorio. Desde AMPAS se comprometieron a confirmar si los seguros vigentes que se venden a usuarios de VMP cubren a terceros ante atropellos.

Curso obligatorio. Se detectó cierto consenso respecto a las ventajas que implicarían que la asistencia a un curso de educación vial sea uno de los requisitos a cumplir previo a la inscripción del VMP en el registro municipal. Para esto, se detectó consenso en que dicho curso debería estar diferenciado en usuarios con y sin licencia de conducir, entendiendo que los primeros ya poseen conocimientos en materia de normativas generales vigentes.

/ Archivos adjuntos

CASV. Plenaria abril 2023 II. Documento de trabajo.