

Aportes conceptuales  
**“Entornos de velocidad  
máxima permitida 30 km/h”**

(noviembre 2021)

## ÍNDICE

- 1. OBJETIVOS**
- 2. INTRODUCCIÓN**
- 3. ANTECEDENTES CASV MUESTRA EFÍMERA “POR NINGUNA SILLA VACÍA MÁS”**
- 4. PROYECTO CASV “ZONAS 30”**
  - PROYECTO CASV “ZONAS 30”
  - LÍNEA DE TIEMPO PROYECTUAL
  - LÍNEAS DE TRABAJO
    - LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS
      - ENCUESTA “ZONAS 30”
      - CONCLUSIONES
    - LÍNEA DE TRABAJO 2. ACCESOS A ESCUELAS
      - GEORREFERENCIACIÓN DE ESCUELAS
      - PROYECTO “ZONA SEGURA”
      - PRÓXIMOS PASOS
- 5. ANEXO 1. ANÁLISIS PROYECTO DE ORDENANZA REESTRUCTURACIÓN DE VELOCIDADES MÁXIMAS Y ESTACIONAMIENTOS PERMITIDOS EN EL ENTORNO PRÓXIMO DE PLAZA ESPAÑA**
  - RESÚMEN PROYECTO PRESENTADO POR SMU
  - APORTES Y OPINIONES CASV
- 6. ANEXO2. ANÁLISIS INTERVENCIÓN ALBERTI Y LA COSTA**
  - RESÚMEN INTERVENCIÓN PRESENTADA POR SMU
  - APORTES Y OPINIONES CASV

## 1. OBJETIVOS

El presente informe, tiene por objeto constituirse en un **aporte conceptual a la Comisión de Movilidad del HCD en torno a la temática "Entornos de movilidad con regulación de la velocidad máxima permitida en 30km/h"**.

Incluye lo trabajado en la sucesivas reuniones de Subcomisión Técnica y Plenarias en el marco del **Proyecto "Zonas 30" de la CASV**.

Dicho proyecto se originó, en junio del presente año, a partir de la propuesta recibida de la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito para trabajar sobre el **Proyecto de Comunicación "Plan Integral de Seguridad Vial y Determinación de zonas con velocidad no superior a 30 km por hora"**, presentado por el Bloque Frente Renovador.

Asimismo, incluye el tratamiento del **Proyecto de Ordenanza "Reestructuración de la movilidad en el entorno próximo a Plaza España"** presentado por el Bloque Juntos por el Cambio; así como el debate en torno a la **propuesta de adecuación de la infraestructura con el objeto de pacificar el tránsito en el tramo del paseo costero entre las calles Rawson y Aristóbulo del Valle**, que se están desarrollando desde el Ejecutivo municipal.

El **documento final que a continuación se desarrolla fue presentado y aprobado en la Reunión Plenaria del mes de octubre**.

## 2. INTRODUCCIÓN

La **Comisión Asesora de Seguridad Vial (CASV)**, está **integrada por cerca de 50 organizaciones público, privadas y del tercer sector**, de las cuales **15 se mantienen de forma activa** registrando un mínimo del 75% de asistencia a todas las reuniones de subcomisión y plenarias (19 en total en 2021).

Desde su rol asesor, **tiene como objetivo general producir un aporte significativo que contribuya a mejorar la seguridad vial del Partido de General Pueyrredon, tanto en términos de disminución de los índices de siniestralidad como de mejora del microclima de los entornos de movilidad**, propendiendo a un paulatino cambio de los comportamientos de conducción hacia modelos asociados a la convivencia y el respeto por la vida, propia y ajena, bajo la convicción de que **“la seguridad vial es responsabilidad de todos”**.

Para 2021 se fijaron como **ejes prioritarios de trabajo** a la **movilidad en moto-vehículo** y la **gestión de la velocidad**; inscribiéndose en éste último el presente documento.

**Durante el periodo de aislamiento social obligatorio se experimentó una reducción significativa de la siniestralidad.** De acuerdo a los índices de siniestralidad, tanto a nivel local como global, pre y post aislamiento, es posible afirmar que **dicha reducción estuvo más relacionada con las restricciones de circulación que con una modificación de los comportamientos de conducción.**

En tal sentido, el regreso de la población a sus actividades experimentó, en paralelo al aumento de los niveles de circulación, **un incremento de las tasas de siniestralidad, que puede encontrar entre sus principales causas al aumento en las velocidades desarrolladas, así como de las conductas temerarias.** Diferentes investigaciones a las que la CASV tuvo acceso desarrollan las hipótesis que **el tránsito, interacción social, está siendo reflejo de las consecuencias psicoemocionales de los meses de aislamiento, incertidumbre y soledad por los que la población tuvo que transitar a producto de la pandemia covid-19.**

Tal realidad se ve reflejada en una creciente y preocupante tasa de siniestralidad, con consecuencias graves, principalmente en los usuarios de moto-vehículos.

**Trabajar sobre la gestión de la velocidad hacia la pacificación de los entornos de movilidad ocupa a quienes tienen de una u otra forma incumbencia en dicha problemática, tal el caso de la CASV y se inscribe en lo contenido en la Declaración de la ONU 2021 a través de la cual, y en el marco de la 6ta Semana de la Seguridad Vial, propone a los estados la reducción a 30km/h de la velocidad máxima permitida en los entornos urbanos.**

### 3. ANTECEDENTES CASV MUESTRA EFÍMERA “Por ninguna silla vacía más”

Se incluye como antecedentes del trabajo desarrollado por la CASV en torno a la reducción de las velocidades máximas de circulación, la **muestra efímera en el marco de la Semana Mundial de la Seguridad Vial 2021, desarrollada el 21 de mayo.**

**Adhiriendo al lema propuesto por la Organización de Naciones Unidas “Calles para la vida: haciendo de nuestras ciudades espacios para las personas”,** la CASV, bajo la coordinación de la Subsecretaría de Movilidad Urbana, realizó una muestra efímera en el Monumento al General San Martín, en la intersección de Avenida Luro y calle Mitre.

Con el mensaje, **“30 km/h, yo me sumo, porque bajar la velocidad, salva vidas. Por ninguna silla vacía más”,** la acción **tuvo como objetivo concientizar respecto a la necesidad de reducir las velocidades de circulación en ciertos entornos urbanos a 30km/h.** Al mismo tiempo, **visibilizar la problemática de la siniestralidad vial,** la otra pandemia, que según las últimas cifras oficiales fue responsable en 2018 de 5.403 muertes tempranas y evitables, y un número aún mayor de lesionados.

La actividad, organizada por la CASV, coordinada por la Subsecretaría de Movilidad Urbana MGP, fue propuesta por la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito y contó con la participación y adhesión entre otros de, la FAUD/UNMDP, el Colegio de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires Distrito II, la Fiscalía N°11 Ministerio Público Fiscal de la Provincia de Buenos Aires, la Dirección Vialidad Provincia de la provincia de Buenos Aires, la Red Cuidarte+, Sancor Seguros, el IPSIBAT de la Facultad de Psicología de la UNMDP, el Centro de Ingenieros Mar del Plata, la Facultad de Derecho de la UNMDP, la Comisión Seguridad y Educación Vial del Colegio de Abogados y la Asociación Marplatense de Productores Asesores de Seguros AMPAS.



### 3. ANTECEDENTES CASV / MGP ENCUENTRO VIRTUAL “Ciudades para la Vida”

En el mismo marco que la muestra efímera previamente presentada, se incluye como antecedentes, la participación del Subsecretario Dante Galván, en representación del Departamento Ejecutivo, en el **Encuentro virtual “Reducción 30km/h en calles. Ciudades por la Vida”** desarrollado el 18 de mayo de 2021.

Desde la Red Cuidarte+, integrante de la CASV, se recibió a nivel institucional la invitación para que nuestra ciudad forme parte de esta iniciativa, iniciándose así una serie de reuniones preparatorias, entre las entidades organizadoras y las diferentes ciudades participantes, de las que en la reunión inicial participó el Sr. Intendente Municipal.

El encuentro virtual contó con la participación de representantes políticos de los distritos de Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Bahía Blanca, Laprida y Buenos Aires’, entre otros, así como representantes de diferentes Asociaciones Civiles y Organismos Oficiales y de Cooperación.

**Bajo la idea de entender a las muertes por siniestro vial como “la otra pandemia”, el encuentro dio la posibilidad de intercambiar experiencias y saberes en torno a la reducción de las velocidades hacia entornos urbanos en los que se pueda vivir más y mejor.**

En representación del Departamento Ejecutivo, el Subsecretario de Movilidad Urbana, Dante Galván, presentó tanto lo desarrollado y debatido en la CASV sobre el tema, como las iniciativas y proyectos que desde la gestión municipal se están trabajando: proyecto 1era Red de ciclovías, proyecto Reestructuración Plaza España dentro del programa Humanización de los espacios públicos, entre otros.

## Reducción 30 km/h en calles. Ciudades para la Vida.

La propuesta de Naciones Unidas y la OMS

Convocan:







Encuentro virtual  
Google Meet  
Martes 18/05 - 18:00 hs

Expositores y experiencias internacionales y nacionales

Exponen:

|  |   |  |
|--|---|--|
| <br><b>Dr. Etienne Krug</b><br>Director<br>Organización Mundial de la Salud                                       | <br><b>Dr. Pablo Martínez Carignano</b><br>Director Ejecutivo<br>Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV | <br><b>Lic. Juanjo Méndez</b><br>Secretario de Transporte y Obras Públicas<br>Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires |
| <br><b>Lic. María Eugenia Keller</b><br>Consultora Nacional en S. V.<br>Representación de la OPS/OMS en Argentina | <br><b>Lic. Yolanda Doménech</b><br>Directora de PAIT<br>Prevención de Accidentes de Tráfico (España)    | <br><b>Dr. Guido Lorenzino</b><br>Defensor del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires                               |
| <br><b>Héctor Gay</b><br>Intendente de Bahía Blanca   | <br><b>Lic. Pablo Torres</b><br>Intendente de Laprida  | <br><b>Dr. Gustavo Posse</b><br>Intendente de San Isidro<br>Provincia de Buenos Aires                               |
| <br><b>Mary Bottagisio</b><br>Directora Ejecutiva<br>Liga Contra la Violencia Vial (Colombia)                   | <br><b>Soraya Herrera</b><br>Presidenta<br>Fundación CAVAT (Ecuador)                                   |  |

Más otros expositores sobre la temática.

|   |   |   |
|---|---|---|
| <br><b>Viviam Perrone, mamá de Kevin Sedano</b><br>Fundadora de Madres del Dolor<br>Co-chair International<br>Road Victims Partnership | <p>Moderadora:</p> <b>Lic. María Cristina Iscoba</b><br>Directora de Investigación y Educación Vial<br>Luchemos por la Vida | <br><b>Dr. Alberto Siveira</b><br>Presidente<br>Luchemos por la Vida |
|---|---|---|

Inscripción gratuita en: [info@luchemos.org.ar](mailto:info@luchemos.org.ar) (Vacantes limitadas)

# Proyecto CASV "Zonas 30"

## 4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

El **Proyecto "Zonas 30"**, tal lo mencionado precedentemente, **nace a consecuencia de la propuesta de la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito de trabajar en torno al Proyecto de Comunicación** presentado por el bloque Frente Renovador **que se solicita al Departamento Ejecutivo el diseño de un Plan Integral de Seguridad Vial y la determinación de ciertos sectores de ciudad con velocidad máxima permitida de 30km/h.**

Siendo que la temática es coincidente con las inquietudes compartidas por el pleno de la CASV, que determinaran que la gestión de la velocidad se constituya en uno de los ejes de trabajo 2021, **el proyecto trasciende el tratamiento del Proyecto de Comunicación que le dio origen y se constituye en el punto de partida de un debate mayor**, que recibe los aportes teóricos, proyectuales y metodológicos de diversos integrantes de la CASV, **bajo la lógica de entender que la reducción de las velocidades máximas permitidas en ciertos entornos de movilidad favorece la reconversión de los mismos hacia espacios de respeto y la convivencia entre los diferentes usuarios de la vía en los que la calle pasa de ser un mero conector de flujos a convertirse en el escenario de la vida urbana y el ejercicio de la ciudadanía.**

El proyecto incluye a todos los **sectores urbanos (puntos, ejes y/o áreas) cuya velocidad máxima de circulación es o puede ser regulada en 30km/h, utilizándose el término "zonas 30" como definición genérica.**

Dichas zonas suelen ser definidas en entornos próximos a equipamientos educativos, de salud, en entornos comerciales, recreativos o en cualquier otro **sector de ciudad en el que se desee disminuir la circulación y velocidad de los vehículos motorizados a fin de favorecer la pacificación del tránsito y el fomento de los modos activos de desplazamiento (peatonal, ciclista o micro-movilidad).**



## 4. PROYECTO CASV "ZONAS 30" LÍNEA DE TIEMPO PROYECTUAL

**ANTECEDENTE Activación Semana Mundial de la Seguridad Vial**, "30 km/h, yo me sumo, porque bajar la velocidad, salva vidas. Por ninguna silla vacía más".

### **Presentación Ficha Propuesta de Proyectos e Iniciativas:**

"Análisis Proyecto de Ordenanza Máxima 30km/h", Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito.

### **Confección y ejecución Encuesta Interna "Zonas 30":**

desarrollo Coordinación CASV + FAUD/UNMDP.

### **2da Reunión Subcomisión Técnica:**

Presentación resultados encuesta interna y aportes de integrantes y presentación Proyecto de Ordenanza Entorno Plaza España.

### **Plenaria Abierta Agosto:**

Presentación trabajo en Subcomisión Técnica. Presencia de representantes de Tandil, Sta. Clara y Necochea. Definición encuesta municipal "zonas 30".

### **3ra Reunión Subcomisión Técnica:**

Confección Documento "Aportes conceptuales Entornos de velocidad máxima permitida 30km/h".

### **Plenaria Octubre:**

Aprobación Documento "Aportes conceptuales Entornos de velocidad máxima permitida 30km/h".

MAYO  
2021

JUNIO  
2021

JULIO  
2021

AGOSTO  
2021

SEPT  
2021

OCT  
2021

### **1era Reunión Subcomisión Técnica:**

Definición de líneas de trabajo: lineamientos básicos e ingresos a escuelas.

### **Aportes integrantes:**

Geo-referenciación escuelas (FAUD/UNMDP) y Proyecto "Zona Segura" (Red Cuidarte+)

### **Plenaria Julio:**

Presentación propuesta y líneas de trabajo al plenario. Definición encuesta interna "zonas 30".

### **Confección y ejecución Encuesta Municipal "Zonas 30":**

desarrollo Coordinación CASV + FADU/UNMDP.

### **Plenaria Septiembre:**

Definición y confección Documento a entregar a la Comisión Movilidad HCD.

## 4. PROYECTO CASV "ZONAS 30" LÍNEAS DE TRABAJO

Tal como puede observarse en los primeros pasos de la línea de tiempo proyectual, desde la CASV se definieron dos **líneas de trabajo para el desarrollo del proyecto "zonas 30"**:

- > **Lineamientos básico:** referida a la reflexión, debate y definición de aquellas condiciones mínimas que debería cumplir una cierta área o corredor para ser factible de ser transformada en "zona 30".
- > **Ingresos a escuelas:** referida a la aplicación del concepto a los entornos escolares y a la gestión de las operaciones de ingreso y egreso de niños y jóvenes.

## 4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

### LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS

#### ENCUESTA "ZONAS 30"

Como **punto de partida de la línea de trabajo 1** se definió la confección y desarrollo de una encuesta de opinión a fin de establecer un punto de partida del debate. El diseño de la misma se desarrolló colaborativamente entre la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP y la Coordinación de la CASV.

En tal sentido se plantearon las siguientes **categorías**:

- > **Factores de riesgo de la seguridad vial.**
- > **Pertinencia y factibilidad de la implementación de "zonas 30".**
- > **Acciones necesarias para la implementación de "zonas 30".**
- > **Características físicas y funcionales de un entorno para ser definido como "zona 30".**
- > **Sectores de ciudad factibles de ser convertidos a "zonas 30".**

En una primera instancia la misma se realizó de forma cerrada entre los miembros de la CASV, teniendo una segunda etapa en la que se abrió a diferentes áreas municipales con incumbencia en el tema.

Si bien el desarrollo de la misma registró un número bajo de participaciones, 12 en total, se entiende que **los datos obtenidos reflejan y cuantifican los conceptos que, desde la CASV, se vienen trabajando en las sucesivas reuniones.**

#### PRINCIPALES RESULTADOS DE LA ENCUESTA

##### 1. FACTORES DE RIESGO

La **velocidad** fue considerada como el principal factor de riesgo vial, seguido por el **consumo de alcohol al conducir**, en línea con lo establecido a nivel general por los diferentes organismos e instituciones con incumbencia en la materia.

Como tercer factor se incluyó a las el **uso del celular** que, si se suman a las **distracciones**, tendrían una valoración superior al consumo de alcohol.

De la obtención de estos datos se puede establecer que mientras que los dos primeros factores definidos están relacionados con el grado lesivo de los siniestros, el tercero podría relacionarse con la frecuencia de siniestros y la exposición al riesgo de las personas involucradas.

**El rediseño de los espacios públicos hacia entornos de movilidad calmos podría dar respuesta directa a la problemática de la velocidad y complementariamente al de las distracciones.**

En el tratamiento diferenciado de los datos obtenidos entre los integrantes de la CASV y los funcionarios/empleados municipales se puede observar una diferencia de criterio en la valoración del consumo de alcohol y el uso del celular al conducir, mientras que los primeros ubican al alcohol como segundo factor, funcionarios y empleados optan por el uso del celular.



##### 2. PERTINENCIA Y FACTIBILIDAD

Ante la consulta si se consideraba a la definición de "zonas 30" una medida efectiva para mejorar las condiciones de seguridad vial, el 92% la consideró de pertinente a muy pertinente; mientras que ante la pregunta respecto a la factibilidad de la implementación, el 75% respondió afirmativamente.

## 4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

### LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS

Resulta relevante analizar la pertinencia de manera diferenciada entre quienes forman parte de la CASV y los funcionario/empleados municipales siendo que, la mayoría de los primeros considera muy pertinente la implementación de "zonas 30" como estrategia para mejorar las condiciones de seguridad, mientras que la mayoría de los segundos la consideran pertinente.



|                             |
|-----------------------------|
| <b>67%</b> muy pertinente   |
| <b>25%</b> pertinente       |
| <b>8%</b> poco pertinente   |
| <b>75%</b> practicable      |
| <b>25%</b> poco practicable |

Se entiende que la factibilidad de implementación estará directamente relacionada con las medidas que se implementen y que forman parte de la siguiente pregunta.

### 3. ACCIONES NECESARIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE "ZONAS 30"

Para el desarrollo de esta pregunta se propusieron una serie de acciones a ser priorizadas:

- > Comunicación y concientización.
- > Control y sanción.
- > Señalización y demarcación.
- > Cambio de legislación.
- > Intervención del espacio público.

El análisis de los resultados de esta pregunta fue el que generó mayor debate e intercambio entre los integrantes de la Subcomisión Técnica, con un fuerte consenso respecto a que **sólo se podrá garantizar la factibilidad de implementación de "zonas 30" si se modifica e interviene el espacio público.**

En tal sentido, tanto desde el Centro de Ingenieros como desde la Red Cuidarte+ se puso como ejemplo **el diseño entrecortado de las calles de barrio Constitución** que, no sólo **generan una disminución de la velocidad** sino que también, su particular diagramación **produce un efecto de mayor incomodidad obligando a los conductores a incrementar la atención en la vía.**

Asimismo, y en línea con lo antes dicho, se expresó la opinión compartida respecto a que **la necesidad de intervenir sobre el espacio público como estrategia indispensable para la implementación efectiva de "zonas 30", implica realizar acciones acotadas**, de acuerdo a tiempos y recursos, que garanticen el éxito y evitando la reconversión de grandes áreas que luego no lleguen a implementarse de forma efectiva.

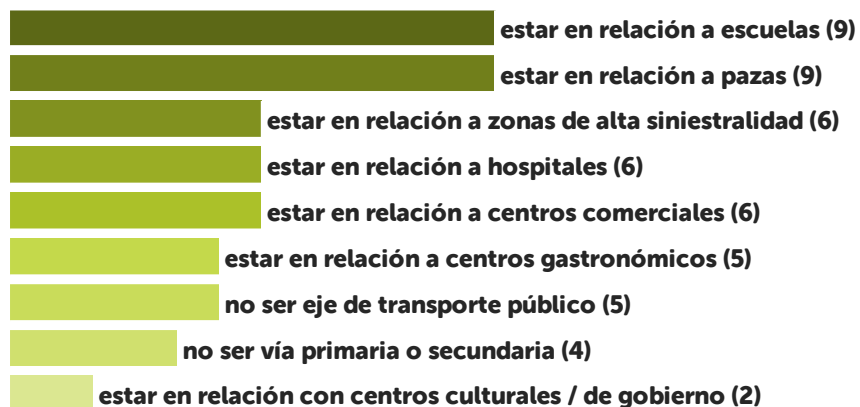
Al analizar comparativamente los resultados obtenidos entre los integrantes de la CASV y **los funcionarios y empleados municipales**, se pudo observar cómo estos últimos **ubican con similar grado de importancia la necesidad de realizar acciones de control y sanción para garantizar la implementación efectiva de este tipo de entornos.**

### 4. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y FUNCIONALES DE UN ENTORNO PARA SER DEFINIDO COMO "ZONA 30"

De igual modo que con la pregunta anterior, se propusieron una serie de características a ser priorizadas, en relación con las características de la vía y del entorno en términos de usos y servicios.

## 4. PROYECTO CASV "ZONAS 30" LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS

En el siguiente gráfico se detallan los resultados totales obtenidos pudiendo, de igual modo que en los puntos precedentes, establecerse una cierta diferencia de criterio entre quienes forman parte de la CASV y los funcionarios/empleados municipales.



**Los resultados obtenidos confirman y legitiman la definición de la Línea de Trabajo 2 " Ingreso a escuelas", siendo que estos entornos son, junto con los espacios públicos, los que mayor cantidad de respuestas positivas han obtenido.**

En segunda instancia, se seleccionaron las respuestas relacionadas con entornos con altos índices de siniestralidad, cercanos a hospitales o a centros comerciales; quedando en tercer lugar aquellos relacionados con la actividad gastronómica y aquellos no coincidentes con los recorridos del transporte público.

Mientras que las respuestas recogidas de los integrantes de la CASV ubican en los tres primeros lugares a las respuestas referidas a entornos en relación con escuelas, con plazas, en coincidencias con puntos de siniestralidad y en relación con hospitales; las respuestas de funcionarios/empleados municipales de inclinan hacia los ejes no coincidentes con recorridos de transporte público, los entornos en relación con plazas y con centros comerciales entre las características físicas y funcionales prioritarias.

## 5. SECTORES DE CIUDAD FACTIBLES DE SER CONVERTIDOS A "ZONAS 30"

El diseño de la encuesta incluyó una última pregunta, de respuesta libre, en la cuál se proponía la definición de puntos o sectores específicos de la ciudades factibles de ser convertidos en "zonas 30".

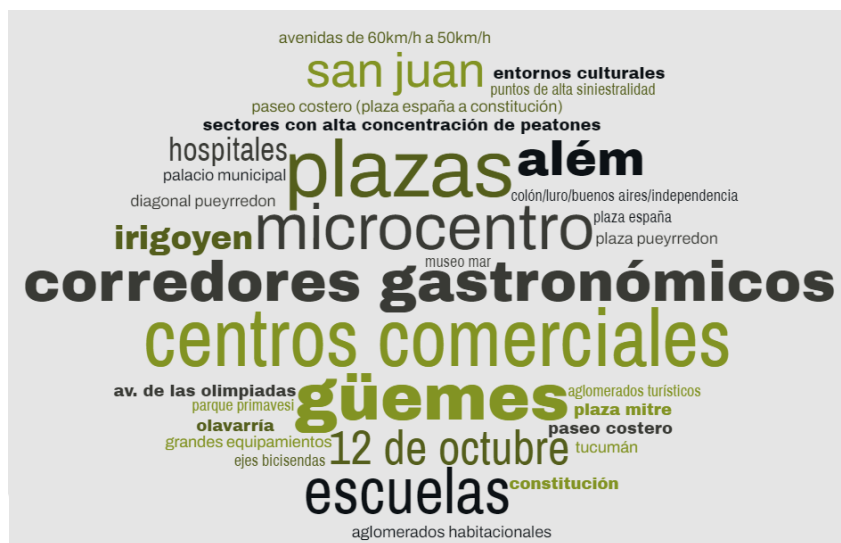
**Los resultados obtenidos estuvieron en línea con los obtenidos en la pregunta anterior, pudiéndose agrupar en las siguientes categorías:**

- > **Centros comerciales a cielo abierto.** Se incluyen en esta categoría tanto las respuestas generales como aquellas que puntualizaron en algún centro comercial en particular, entre los que se destacan: **Güemes, 12 de Octubre y San Juan.**
- > **Corredores gastronómicos.** De igual modo se incluyen las respuestas generales como las específicas, incluyéndose en éstas últimas: **Irigoyen, Olavarría, Além y Constitución.**
- > **Microcentro.** En este punto se recibieron respuestas generales como aquellas que puntualizaban un cierto sector del **micro y/o macrocentro y la Diagonal Pueyrredón.**
- > **Plazas.** Se incluyen las respuestas generales, así como aquellas que puntualizan en ciertos espacios públicos, tales como: **Plaza Mitre, Plaza Pueyrredón, Plaza España y Parque Primavera.**

## 4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

### LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS

- > **Entornos escolares.**
- > **Ejes de bicisendas.**
- > **Otros.** Se incluyen en esta categoría una serie de respuestas variadas, de acuerdo a lo que se puede observar en la siguiente nube de palabras.



Al analizar las respuestas obtenidas en la encuesta a integrantes de la CASV se verifica una variedad de tipologías de uso/funcionales de entornos, mientras que las que corresponden a los funcionarios/empleados municipales se centran exclusivamente a los sectores y ejes comerciales y gastronómicos, incluyendo al microcentro.

## CONCLUSIONES

Desde la CASV se trabaja bajo la convicción que **"la seguridad vial es responsabilidad de todos"**.

Una primera reflexión acerca del **volumen de participación** (bajo) en la encuesta podría dar idea de que **aún queda mucho por trabajar para que dicha convicción se haga realidad y la sociedad en su conjunto se involucre en el tema.**

Mucho se ha hablado respecto a lo sucedido durante el **COVID-19 en cuanto a la correcta comunicación e involucramiento de la sociedad como parte de la solución.** Se entiende que en la temática de **la seguridad vial, se tendrá que tomar ejemplo del manejo de esta pandemia,** tanto desde las diferentes instancias del estado, la academia, los círculos profesionales, los particulares y la sociedad civil en general.

Sin embargo, tal como se refirió al comienzo del presente apartado, aun con un número reducido de respuestas, **la realización de la encuesta permitió por un lado democratizar la participación y por el otro, cuantificar y convalidar los conceptos que se vienen trabajando desde la CASV en los diferentes encuentros.**

Específicamente en términos de **factores de riesgo vial,** se puede observar que existe un conocimiento y consenso acabado del tema, que incluye tanto a los **dos principales factores históricos (velocidad y consumo de alcohol)** como a las **distracciones y, en particular, el uso del celular al conducir.** En tal sentido, las recientes investigaciones establecen que existiría una 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.

## 4. PROYECTO CASV "ZONAS 30"

### LÍNEA DE TRABAJO 1. LINEAMIENTOS BÁSICOS

Este último aspecto **demanda una correcta educación y concientización vial, que derribe mitos y produzca un cambio efectivo en los comportamientos al conducir.**

Por su parte, al cruzar los resultados en torno a **pertinencia, factibilidad y acciones necesarias** para la implementación efectiva, se verifica asimismo un consenso respecto a la **importancia de intervenir el espacio físico urbano para garantizar el correcto funcionamiento de los entornos pacificados.**

En tal sentido, la necesidad de intervenir sobre el espacio público como estrategia indispensable, **desafía a realizar acciones escaladas**, de acuerdo a tiempos y recursos, que garanticen el éxito y evitando la reconversión de grandes áreas que luego no lleguen a implementarse de forma efectiva.

Resulta relevante la incorporación priorizada por funcionarios y empleados municipales de los **controles y sanción como herramienta necesaria**, y **complementaria a las restantes: comunicación y concientización, demarcación y señalización y cambio de legislación.** Sin embargo, desde la CASV se considera que previo a la sanción se deberá informar fehaciente, así como educar y concientizar.

Se considera asimismo, que **la intervención de espacio público deberá ir acompañada de la correspondiente modificación de la legislación que de sustento legal a las decisiones tomadas**, así como de la comunicación, control y sanción que garanticen la adopción de manera definitiva de los cambios de comportamiento buscados por parte de los usuarios de la vía.

Finalmente, en referencia a las **características físicas y funcionales generales de un entorno**, así como los **sectores específicos factibles de ser convertidos a "zona 30"**, se verificó un consenso respecto a dos tipologías de uso:

**Entornos comerciales / gastronómicos:** los cambios en los modos de habitar y transitar las ciudades, así como de usar el espacio público a consecuencia de la pandemia covid-19, determinaron entre otras cosas la modificación de los entornos urbanos próximos a los puntos, corredores y centros gastronómicos, con la reconversión de espacios de estacionamiento en espacios de estar.

**Desde la CASV se entiende que, una vez pasada la contingencia, se deberá trabajar sobre la reglamentación, normativa y gestión de estos sectores para que, sin impedir el desarrollo de las actividades económicas, garanticen la seguridad de usuarios en particular y ciudadanos en general.**

Asimismo, se entiende que el calmado del tránsito y el fomento de modos activos de desplazamiento, no sólo redundará en mejores condiciones de seguridad, sino que también favorecerá el desarrollo del comercio de cercanía, potenciando las actividades comerciales en general.

**Por tanto se recomienda el trabajo integral sobre estos sectores para su reconversión definitiva a "zonas 30".**

**Entornos escolares:** se entiende que el trabajo sobre este tipo de entornos, no sólo repercutirá en el aumento de los niveles generales de seguridad vial, sino que también contribuirá a una mayor y mejor formación en términos de comportamientos viales. **Los entornos escolares podrán ser entendidos como "laboratorios a escala real" en los cuales niños y jóvenes puedan vivir y experimentar aquellos conceptos que, de otra manera, quedan en lo teórico y abstracto de una serie de normas que se deberían cumplir.**

Siendo que un gran número de establecimientos educativos se encuentra próximos a plazas y que el fomento de un sistema de movilidad sustentable implica poner el foco en los modos activos y el transporte colectivo, **se recomienda el tratamiento integral de los entornos próximos.**



## 4. PROYECTO CASV "ZONAS 30" LÍNEA DE TRABAJO 2. ACCESOS A ESCUELAS

Como punto de partida de esta línea de trabajo, y en respuesta a las propuestas sugeridas por la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño FAUD/UNMDP y de la Red Cuidarte+, se definió la georreferenciación de los establecimientos escolares y el análisis del Proyecto "Zona Segura", con el objetivo de que esto se constituya en punto de partida del análisis.

### GEOREFERENCIACIÓN DE ESCUELAS

Desde la FAUD/UNMDP se recibió el archivo GIS conteniendo la georreferenciación de establecimientos escolares, desde nivel inicial a superior, cuya fuente. e.p, en base a datos disponibles en: <https://abc.gob.ar/>, según el siguiente detalle:

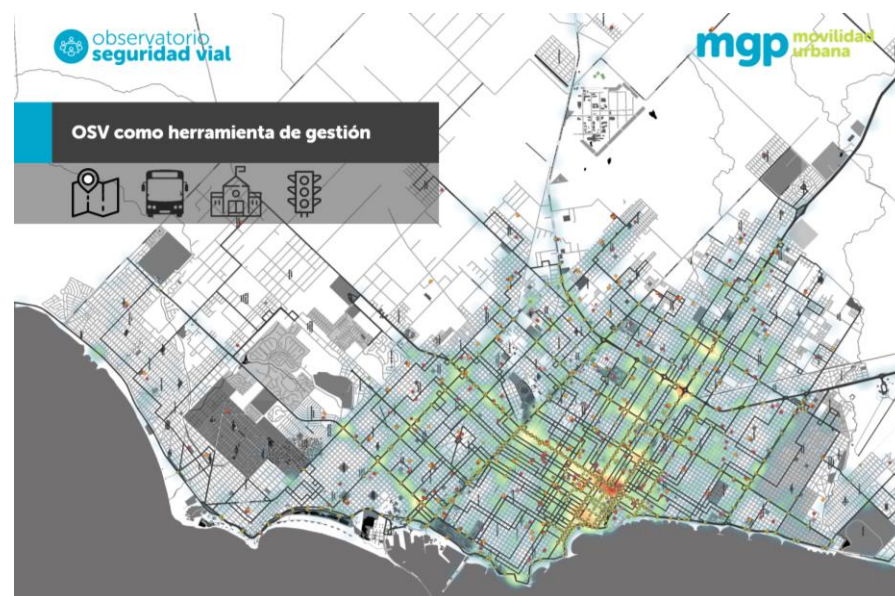
En tal sentido se plantearon las siguientes categorías:

- > Escuelas nivel inicial
- > Escuela nivel primario
- > Escuelas nivel secundarios
- > Escuelas nivel superior
- > Escuelas educación común
- > Escuelas educación física
- > Escuelas educación artística
- > Escuelas especiales
- > Escuelas para jóvenes y adultos
- > Escuelas técnico profesional
- > Escuelas psicología comunitaria

Asimismo la información recibida incluyó la georreferenciación de recorrido de transporte público y datos catastrales.

Desde el Observatorio de Seguridad Vial OSV/MGP, organismo con quien se trabaja coordinadamente, se recibió el plano síntesis de entrecruzamiento de la información recibida, junto con la referida a infraestructuras, servicios y siniestralidad, incluyendo lo siguiente:

- > Georreferenciación de escuelas (aportado por Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño UNMDP)
- > Zonas de calor de siniestralidad (aportado por Observatorio de Seguridad Vial)
- > Recorrido de transporte público (aportado por Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño UNMDP y convalidado por Subsecretaría de Movilidad Urbana)
- > Semáforos (aportado por Datos Abiertos Municipalidad de General Pueyrredon).





## 4. PROYECTO CASV “ZONAS 30”

### LÍNEA DE TRABAJO 2. ACCESOS A ESCUELAS

#### PROYECTO “ZONA SEGURA”

Aportado desde la Red Cuidarte+, como punto de partida para el análisis y debate, el Proyecto “Zona Segura” toma la experiencia “Sube y Baja” de la ciudad de Buenos Aires y tiene por objetivo contribuir a una mejor y más segura gestión de las operaciones de ascenso y descenso de escolares y, al mismo tiempo, generar conciencia y buenos hábitos viales a alumnos, padres, personal escolar y vecinos.

El proyecto busca involucrar a toda la comunidad educativa y a los vecinos como protagonistas de una mejor convivencia en el tránsito, priorizando los desplazamientos en transporte público y escolar, caminando o en bicicleta.

Se basa en un sistema de ingreso y egreso, gestionado a partir de una App, en el que los vehículos particulares se detienen por un tiempo limitado y un grupo de voluntarios y/o personal de la escuela se encarga de recibir a los niños y conducirlos al interior del establecimiento, sin que los padres deban descender.

Entre las acciones propuestas desde la Red Cuidarte+ se incluyen:

- > Concientizar a papás y mamás sobre seguridad vial y los simples cambios que se proponen con este proyecto.
- > Sumar cartelería y señales para la escuela.
- > Poner en práctica soluciones que promueven la buena convivencia en la zona.
- > Organizar la entrada y la salida de los alumnos de acuerdo al medio de transporte elegido: transporte escolar, peatones y ciclistas, vehículos particulares, remises y taxis, estableciendo horarios para cada uno con franjas de 10 a 20 minutos.
- > Determinar un área exclusiva para transporte escolar y otra para autos.
- > Determinar un sector de entrada y salida diferenciada para los alumnos que llegan caminando o en bici.

| PASO 1. INGRESO  |
|--|
| Gestión de espacio reservado para transporte escolar y ascenso y descenso ordenado de alumnos  |
| Gestión de espacio asignado para ascenso y descenso de alumnos de vehículos privados   |
| Los padres no descenderán del auto y personal designado a tal fin recibirá acompañará a los niños al interior de la escuela  |
| Los vehículos deberán seguir el orden de llegada para abandonar la escuela, no pudiendo adelantarse ni generar “dobles filas”  |
| PASO 2. EGRESO   |
| Gestión de egreso de los alumnos por grupo (transporte escolar, caminando o en bici) y en vehículo particular o taxi   |
| Gestión de egreso prioritario de los alumnos que viajan en transporte escolar, de modo que los vehículos puedan retirarse y dejar lugar a los autos particulares y taxis |
| Gestión del egreso de los alumnos que se desplazan a pie o en bicicleta y por último los que lo hacen en auto particular o taxi  |
| Los alumnos esperan en el interior de la escuela hasta que los padres los retiren  |
| CONSEJOS DE SEGURIDAD  |
| Descender del vehículo siempre del lado del cordón   |
| Caminar siempre por la vereda  |
| Usar siempre cinturón de seguridad y/o sistema de retención infantil   |
| Ir siempre sentados en el transporte escolar   |
| Procurar respetar una velocidad máxima de circulación de 20km/h en los entornos escolares  |

Fuente: Red Cuidarte+

## 4. PROYECTO CASV "ZONAS 30" LÍNEA DE TRABAJO 2. ACCESOS A ESCUELAS

### PRÓXIMOS PASOS

Se prevén como próximos pasos en el desarrollo de esta línea de acción la **generación de una matriz de priorización de intervención de entornos escolares** que permita tomar decisiones informadas en base a la evidencia y el entrecruzamiento de los datos georreferenciados.

En esta línea se consideran **posibles variables a priorizar** a incluir:

- > Cantidad de establecimientos en el área.
- > Cantidad de alumnos.
- > Densidad poblacional.
- > Cercanía a ejes primarios y secundarios.
- > Cercanía a ejes de transporte público.
- > Cercanía a espacios públicos.
- > Cercanía a otros establecimiento e instituciones.
- > Cercanía a ejes o centros comerciales / gastronómicos.
- > Índice de siniestralidad.
- > Existencia de demarcación horizontal y señalización vertical de cruces.
- > Existencia de semáforos en cruces.

Asimismo se evalúa, una vez definida dicha matriz, la sugerencia al Ejecutivo Municipal de un entorno escolar específico en el cual implementar una **prueba piloto**.

En cuanto al proyecto aportado por la Red Cuidarte+, se prevé su análisis y la toma de insumos para la **definición de un proyecto propio de la CASV** que incluya los saberes, miradas y enfoques de la misma.

**ANEXO 1. Análisis proyecto de ordenanza  
“Reestructuración de velocidades máximas y  
estacionamientos permitidos en el entorno próximo de  
Plaza España”**

## 5. ANEXO 1. ANÁLISIS PROYECTO DE ORDENANZA PLAZA ESPAÑA

### RESÚMEN PROYECTO PRESENTADO POR SMU

Dentro de los contenidos tratados en la **Reunión de Subcomisión Técnica del mes de Agosto**, en el marco de la limitación de velocidades máximas de circulación, se presentó **desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana, en representación del Departamento Ejecutivo Municipal, el proyecto de ordenanza “Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España”**.

En tal sentido, se hizo referencia a que dicho proyecto se concibe bajo la lógica de propender a una ciudad con **un espacio público más equilibrado con foco en las personas**.

Asimismo, se presentaron los tres **lineamientos conceptuales** básicos que dan sustento al proyecto:

- > **La “calle” como escenario de convivencia, de la vida urbana.**
- > **La gestión de la velocidad como estrategia de generación de entornos de movilidad calmos y seguros.**
- > **El espacio público como un entorno que promueva modos de habitar y de desplazarse más saludables.**

La presentación incluyó los esquemas gráficos de la propuesta específica en términos de:

- > **Idea rectora:** la plaza y el paseo costero como única pieza urbana.
- > **Limitación de los sectores de estacionamiento libre en calzada:** gestión del estacionamiento sobre calzada como estrategia de potenciación de la continuidad espacial y funcional. Asignación de espacio público a operaciones y servicios que agregan valor a la ciudad (emergencia, gestión de residuos, transporte público, etc.).
- > **Gestión de nuevos parámetros de velocidad máxima permitida:** limitación de la velocidad a 30km/h y 10km/h, según el caso, como estrategia de promoción de modos activos.

### APORTES Y OPINIONES DE LA CASV

Se incluye un resumen de los contenidos del debate sobre este tema en la reunión de Subcomisión Técnica del día 20 de octubre de 2020.

#### > **Pertinencia**

**Se verificó acuerdo** entre quienes participaron del debate **respecto a la pertinencia, tanto de la obra como de la adecuación de la normativa vigente para el entorno próximo a ésta**.

En tal sentido, desde el **IPSIBAT** se indicó que se lo considera apropiado ya que el sector de Plaza España está caracterizado por una gran demanda de usos diversos del espacio público y los lógicos conflictos que esto genera.

Mientras que desde la **Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** se manifestó estar de acuerdo con los lineamientos generales y se propuso extender el área de limitación de velocidad máxima de 30km/h así como la prohibición de estacionamiento en la cuadra del paseo costero entre la Av. Libertad y la calle Balcarce. Se justificó dicha propuesta en el hecho de que en la zona circula una gran cantidad de peatones y que la geometría de este sector de la ciudad implica que los estacionamientos obstruyan parcialmente las visuales.

Desde la **Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP**, se hizo referencia al funcionamiento del Corredor Recreativo que funcionó en 2020, en cuanto a dar respuesta a las demandas de espacio público para peatones y ciclistas, y de cómo éstos hicieron uso de éste de una forma diferencial.

#### > **Factibilidad de implementación / Acciones necesarias para garantizar la implementación efectiva**

En este sentido, desde la **Coordinación de la CASV** se retomó lo debatido en el marco de la Encuesta “Zonas 30”.

## 5. ANEXO 1.

### ANÁLISIS PROYECTO DE ORDENANZA PLAZA ESPAÑA

En tal sentido, se recuperó el consenso en cuanto a entender al rediseño e intervención del espacio público como herramienta indispensable para garantizar la implementación de este tipo de entornos urbanos.

En línea con lo expresado desde la Coordinación de la CASV y complementando el concepto, desde la **Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** se consideró necesario garantizar la presencia permanente de control.

Por su parte, desde la **Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP** se consideró que dicha presencia deberá ser en una primera etapa del tipo educación, información y control, sin incluir la sanción. Entendiendo que se deberá comunicar pertinentemente la modificación de la legislación y los objetivos que ésta persigue para poder instalar el tema en la sociedad, poniendo como ejemplo las medidas que se llevaron adelante al momento de fijar la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad.

Complementando la opinión expuesta previamente, desde la **Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito**, se consideró necesaria la correspondiente asignación de recursos, tanto económicos como humanos para el seguimiento e implementación de este tipo de iniciativas.

#### > **Aportes en torno a los contenidos del Proyecto de Ordenanza**

En torno a los contenidos específicos del proyecto de ordenanza, desde la **Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** se propuso la prohibición del estacionamiento en ambas manos de la calle Catamarca entre la Av. Libertad y la calle Ayacucho.

Al respecto, desde la **Coordinación de la CASV** se señaló que el criterio adoptado desde la **Subsecretaría de Movilidad Urbana** para la selección de sectores con prohibición de estacionamientos tuvo en cuenta una serie de objetivos.

Dichos objetivos podrían sintetizarse estarían orientados a responder a la necesidad de reasignar este espacio a otros usos y/o despejar visuales para garantizar la seguridad vial del área. En tal sentido, se entendió que prohibir el estacionamiento sobre **calle** Catamarca en esta instancia del proyecto, sin reasignar este espacio a una función específica implicaría el riesgo de producir el rechazo de la ciudadanía sin proponerle una solución lo suficientemente consistente que justifique tal decisión. Asimismo, se consideró que esta estrategia podría llegar a ser implementada una vez que el proyecto se complete, incluyendo el estacionamiento subterráneo previsto.

Desde la **Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP** se consideró que una situación intermedia podría ser la prohibición de estacionamiento de la mano de la plaza, mientras que desde la Coordinación de la CASV se consideró que, si no se le asigna una nueva función a esta zona, sería muy difícil de sostener tanto desde lo conceptual como desde la gestión.

En línea con esta consideración, desde la **Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** se sugirió como alternativa algún tipo de intervención urbana que incorpore dicho sector.

#### > **Conclusiones**

**Se considera que existe consenso respecto a la pertinencia y los términos generales del proyecto de ordenanza, así como a la necesidad de complementar esto con acciones de difusión, información y control.**

**Se considera que existen opiniones diversas respecto a la inclusión de prohibición de estacionamiento en calle Catamarca entre la Av. Libertad y calle Ayacucho.**

# ANEXO 2. **Análisis intervención** **“Alberti y la costa”**

## 5. ANEXO 1. ANÁLISIS INTERVENCIÓN “ALBERTI Y LA COSTA”

### **RESÚMEN PROYECTO PRESENTADO POR SMU**

Dentro de los contenidos tratados en la **Reunión Plenaria del mes de octubre**, en el marco de la limitación de velocidades máximas de circulación, se presentó **desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana, en representación del Departamento Ejecutivo Municipal, el proyecto e intervención de la Av. Patricio P. Ramos entre las calles Rawson y Aristóbulo del Valle.**

En tal sentido, se hizo referencia a que si bien dicha intervención puede, y debe, ser considerada un respuesta directa a los últimos hechos de siniestralidad ocurridos en el sector, es parte de un plan de trabajo mayor que incluye diferentes puntos críticos tanto del borde costero como del interior del territorio, concebidos bajo la lógica de propender a una ciudad con **un espacio público más equilibrado con foco en las personas.**

### **PROPUESTA**

La presentación dejó en claro **que la obra está aun en proceso de ejecución**, estando **coordinada por la Subsecretaría de Movilidad Urbana y contando con la participación de la Secretaría de Obras y Planeamiento Urbano, el EMVIAL, el EMSUR, Defensa Civil y la Secretaría de Seguridad.**

Se presentó al tramo de intervención, **entre las calles Rawson y Aristóbulo del Valle**, como **parte de un sistema mayor de curvas y contracurvas del frente costero**, delimitado entre las calles Formosa y Alsina, que determina que el área **se preste para el desarrollo de velocidades muy por encima de las máximas permitidas, verificándose ésto en la ocurrencia de siniestros.** Asimismo, se lo caracterizó desde su **valor en términos paisajísticos, como urbanos y simbólicos**, demandando que **las acciones que se hagan sobre el espacio público respeten tal condición y garanticen la consistencia del tramo** en intervención con el sistema lineal mayor antes citado, **tanto en términos de movilidad como urbanos.**

Se estableció como **problemática principal el aumento relativo en la ocurrencia de siniestros de tipo individual (despistes y vuelcos)**, encontrando como **factores principales:**

- > De comportamiento: a la **combinación de distracciones y exceso relativo de velocidad** que genera un aumento a la exposición al riesgo.
- > Del entorno: la **geometría general y situación cambiante de uso**, que genera cierta distorsión en la percepción del riesgo por parte de los conductores y favorece conductas temerarias en el sector.

La presentación incluyó una **descripción en términos de riesgo** de, por un lado, **cada uno de los sentidos de circulación sur/norte y viceversa y las soluciones particulares adoptadas, de acuerdo a radios de curvatura de cada tramo, peralte, visibilidad, etc.** Y, por otro, de las **acometidas de las calles Alberti y Falucho al paseo costero.**

Mientras que en términos generales, se estableció que la **propuesta implica la intervención sobre la infraestructura con el objeto de pacificar el tránsito y potenciar el valor simbólico-turístico-paisajístico del borde costero**, para ello se hizo hincapié que las soluciones a adoptar deberán tener una concordancia estética y de materialidad en línea con dicho valor. A través de esta intervención **se pretende propender a un cambio en los comportamientos de conducción, principalmente en torno a la reducción de las velocidades y de la exposición al riesgo tanto de conductores, como de peatones y ciclistas.**

Se definieron cuatro **estrategias** generales, en línea con la metodología de calmado del tránsito y una complementaria:

- > **Reducción de los anchos de circulación**, para inducir a la disminución de las velocidades de desplazamiento de los vehículos motorizados, al ingresar y transitar un tramo que forma parte de un sistema integral.

## 5. ANEXO 1.

### ANÁLISIS INTERVENCIÓN “ALBERTI Y LA COSTA”

- > **Generación de un área-fuelle de segregación a nivel de calzada**, entre los carriles de circulación vehicular y la acera, para favorecer el efecto de estrechamiento y alejar a los vehículos de los peatones.  
En este punto se hizo la aclaración de que este sector no está destinado a la circulación en bicicleta, siendo que este tipo de infraestructura requiere un tratamiento diferente.
- > **Generación de una barrera de protección/segregación a nivel de acera**, para atenuar la exposición al riesgo de los peatones y de los conductores ante un eventual despiste.
- > **Definición de un sistema integral de demarcación y señalización**, incluyendo pintura de cordones, cebrados y líneas quebradas, delineadores, señalización vertical y señalización luminica intermitente, a fin de identificar la jerarquía de la vía y el riesgo asociado a su uso.
- > **Información y difusión de los cambios propuestos y presencia de personal de control.**

#### AVANCE DE LOS TRABAJOS

Se establecieron **dos subsectores de intervención de acuerdo al grado de avance** de los trabajos:

- > Tramo **entre calles Rawson y Gascón**: con un 80% de avance en sentido sur/norte y 10% en sentido norte/sur.
- > Tramos **entre las calles Gascón y Aristóbulo del Valle**: aún sin ejecutar.

Mientras que en el sentido norte/sur del primer tramo se indicó como trabajos pendientes el completamiento de delineadores y la colocación de bolardos, en el segundo tramo se hizo referencia a la demarcación y señalización de quiebre del punto de fuga de la curva.

**En cuanto a los trabajos ejecutados se particularizó en la demarcación del cebrado interior del fuelle de segregación** e instalación de vallas de obra, **haciendo hincapié que** la idea es indicar que éste **no es un lugar destinado a la circulación de ciclistas ni peatones.**

En tal sentido se asoció a las bicicletas dentro de los carriles de circulación como una estrategia de calzado del tránsito, ya que son los ciclistas quienes definen el ritmo de los desplazamientos, aunque reforzó la idea de que el objetivo central es la implementación de infraestructura ciclista segregada. Asimismo, se recuperó la idea planteada previamente en cuanto a la **escalabilidad de la obra** señalando que **no se descarta la futura ejecución de reductores de velocidad**, si la evolución de la misma y de los comportamientos de conducción así lo requieren. Sin embargo se dejó establecido que **se descarta la posibilidad de elementos plásticos**, dado que por la vía circula un número suficiente de vehículos como para hacer insostenible el ruido que éstos producirían. De igual manera se consideró que dicha acción sólo podrá ser llevada adelante una vez que la intervención en proceso de implementación sea capaz de comunicar a través de la demarcación y señalización correcta la jerarquía de la vía. En tal sentido, señaló que **la incorporación de este tipo de estrategias aisladas de reducción de la velocidad puede producir un efecto contrario al deseado e incluso implicar un mayor riesgo.**

#### ACCIONES COMPLEMENTARIAS DE CONCIENTIZACIÓN Y CONTROL

Se presentó un punteo de las **acciones complementarias de control y concientización** que se hicieron en el sector: dos jornadas del **Operativo Conducción Segura, presencia al momento de ocurrencia de los siniestros y hasta el comienzo de los trabajos** de personal de **Defensa Civil y Tránsito** y **presencia de éstos últimos durante el transcurso de la obra y el fin de semana largo de octubre.**

En tal sentido se resaltó que la presencia de continua durante los días feriado de un móvil de tránsito contribuyó a disuadir cualquier tipo de conducta imprudente de conducción y se señaló que **dicha presencia debería mantenerse en el tiempo hasta tanto las personas internalicen y respeten los cambios.**



## 5. ANEXO 1. ANÁLISIS INTERVENCIÓN “ALBERTI Y LA COSTA”

### SEGUIMIENTO Y MONITOREO

La presentación incluyó una serie **de filmaciones y datos cuanti y cualitativos comparativos, registrados en una instancia pre-intervención y durante la implementación** de la misma, **con el objeto de seguir y evaluar su efectividad, en cuanto a los cambios de comportamiento que se buscan alcanzar.**

De esta manera, se presentó la comparación de dos filmaciones hechas dentro de un vehículo recorriendo el tramo de la costa entre las calles Rawson y Gascón, antes y durante los trabajos y resaltando las **diferencias de percepción del conductor entre ambas.** Mientras que en la instancia pre se puede observar cómo los autos estacionados determinan un límite físico y perceptual para la circulación que desaparece al desaparecer éstos, en la instancia durante, aún sin que la intervención esté finalizada, se puede observar cómo la combinación de **la demarcación horizontal continua (con línea de borde, cebrado interior y quebradas de ajuste) y de delineadores configuran un límite con referencia vertical que asegura que los conductores mantengan su propio carril de circulación en todo el trayecto.**

Asimismo, presentó una serie de filmaciones de los vehículos ingresando a la curva y transitándola en donde se observa que **en su mayoría frenan antes de ingresar a la misma, alcanzando una velocidad coincidente con las características de este tramo y evitando maniobras bruscas de ajuste.**

De las observaciones se pudo establecer también que **las motos y camionetas son los vehículos que más velocidades desarrollan en el sector,** así como que **cuando ingresa más de un vehículo al tramo las velocidades se autorregulan,** transitando por lo general bajo la tipología “tres bolillos”.

En cuanto al monitoreo in situ, **se consideró pertinente que paralelamente al realizado desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana se pueda contar con uno externo,** para lo cual ya se está en conversaciones con responsables del ISIBAT.

Para la determinación de la **base cero** se utilizaron las mediciones obtenidas mediante uso de **cinemómetro** durante el **Operativo Conducción Segura,** mientras que las recabadas en la instancia **durante** se realizaron con el **método tiempo/distancia** con **personal propio de la Subsecretaría de Movilidad Urbana.**

De esta manera, salvando las diferencias metodológicas, se pudo verificar una **leve disminución de la velocidad media registrada** en la instancia pre y durante, de 43km/h a 41,5km/h. **Similar situación sucede con las velocidades máximas registradas,** pasando de 58km/h a 56km/h; **mientras que las velocidades mínimas se mantienen estables.**

La presentación concluyó con la reflexión respecto a la **necesidad de acompañar y sostener, una vez finalizada la instancia de obra, este tipo de iniciativas tanto en términos de difusión, concientización, control y eventual sanción como de seguimiento, monitoreo y ajuste a fin de garantizar que los cambios de comportamientos buscados de consoliden en el tiempo de manera definitiva.**

### APORTES Y OPINIONES DE LA CASV

Se incluye un resumen de los contenidos del debate sobre este tema en la reunión Plenaria del día 29 de octubre de 2020.

#### > **Pertinencia**

**Se verificó acuerdo en términos generales** entre quienes participaron del debate **respecto a la pertinencia de la intervención en proceso de implementación.**

Desde la **Red Cuidarte+**, coincidiendo en que la problemática del sector depende tanto de factores humanos como de la vía, se encontró pertinente el trabajo sobre ésta como estrategia para, minimizando la posibilidad de desarrollar velocidades superiores a las recomendadas, reducir efectivamente el riesgo.

## 5. ANEXO 1.

### ANÁLISIS INTERVENCIÓN “ALBERTI Y LA COSTA”

#### > Escalabilidad y acciones complementarias

Desde la **Red Cuidarte+** se propuso la instalación de cámaras en el sector a intervenir para que contribuyan a lograr un efecto disuasorio.

Vale destacar que desde la **Subsecretaría de Movilidad Urbana** se confirmó que tal estrategia no está descartada y que forma parte de las acciones complementarias a incluir en caso de verificarse necesario.

Aún estando previsto en la propuesta en proceso de implementación, desde la **Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** se resaltó la necesidad de proteger a los peatones ante posibles despistes; asimismo se propuso analizar el posible tratamiento del cordón central a fin de perfilar el borde y evitar un impacto tan fuerte en caso de choque contra éste.

#### > Control permanente

Desde la **Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** se propuso reforzar los operativos de control, sobretodo durante la temporada de verano. Y se hizo referencia a la alta tasa de alcoholemias positivas que se registran en los controles habituales que se realizan desde Tránsito Municipal.

#### > Seguimiento y monitoreo

Desde la **Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** se propuso que en caso de siniestro, sin importar el grado lesivo del mismo, se realicen pericias generales, principalmente en torno a la velocidad de desplazamiento del o de los vehículos intervinientes.

#### > Espacio reservado para la circulación de bicicletas

Desde la **Dirección de Vialidad Provincia de Buenos Aires** se sugirió el trabajo en torno a las bicicletas que optan por circular por la vereda, obstruyendo y generando peligro para los peatones.

Vale destacar que desde la **Subsecretaría de Movilidad Urbana** se confirmó que si bien en esta instancia de implementación está previsto que las bicicletas convivan con los vehículos motorizados, este tramo forma parte del Proyecto 1era Red de Ciclovías previendo su resolución en una segunda etapa de priorización bajo el formato bicisenda con la unificación de niveles entre el actual fuelle y la vereda.

Ante dicha información, desde la **Dirección de Vialidad Provincia de Buenos Aires** se adhirió a la lógica de priorización.

#### > Tratamiento integral del frente costero

Desde la **Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de UNMDP**, se reflexionó acerca del valor simbólico-paisajístico del frente costero marplatense y propuso comenzar a trabajar en un proyecto integral de reconversión de este sector orientado a un mayor equilibrio y convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos motorizados.

En tal sentido, aun considerando pertinente, correcta y oportuna la intervención en proceso de implementación se la definió como una actuación aislada a un problema puntual.

Vale destacar que durante la presentación realizada por la Subsecretaría de Movilidad Urbana, se hizo referencia del desafío que implica trabajar sobre un sector con importantes cualidades simbólico-paisajísticas demandando soluciones diferentes a las que pueden llegar a implementarse en otro tipo de entorno urbano o interurbano.

En línea con esto, desde la **Subsecretaría de Movilidad Urbana** se recordó que en una gestión anterior se había comenzado a trabajar en un proyecto que tenía como objeto declarar la integralidad del frente costero como patrimonio inmaterial.

Mientras que, desde la **Red Cuidarte+**, se propuso trabajar en torno a la posibilidad de definir al paseo costero como eje de velocidad máxima permitida de 30km/h.

## 5. ANEXO 1.

### **ANÁLISIS INTERVENCIÓN “ALBERTI Y LA COSTA”**

#### > **Conclusiones**

**Se considera que existe consenso respecto a la pertinencia y los términos generales de la propuesta presentada.**

**Se considera que existe consenso respecto a la necesidad de complementar las obras de actuación sobre el espacio público con acciones de difusión, información y control, que favorezcan los cambios de comportamientos de conducción buscados.**

**Se considera que existe consenso respecto a la necesidad de trabajar sobre el frente costero de manera integral, en un proyecto que respete su valor simbólico paisajístico e incluya de manera equitativa a todos los usuarios de la vía y favorezca la convivencia entre éstos.**

**Se registran opiniones diversas respecto a acciones complementarias a las ya programadas: instalación de cámaras, actuación sobre el cordón central y peritaje de todos los siniestros producidos en el sector sin importar el grado lesivo de los mismos.**

Pte. de la  
Comisión de Movilidad Urbana  
Concejal Lic. Agustín Neme

Se adjunta a la presente, el Informe Confeccionado por la CASV, "Aportes conceptuales. Entornos de velocidad máxima permitida 30 km/h".

El mismo tiene por objeto constituirse en un aporte al trabajo legislativo sobre la temática que se está llevando adelante en el Honorable Concejo Deliberante y en particular en la Comisión que usted preside.

En tal sentido se considera pertinente incluirlos en los debates en torno a zonas de velocidad máxima permitida 30km/h, proyecto Plaza España, intervenciones sobre el frente costero, en particular aquella que desde el Ejecutivo se está llevando adelante en el tramo de Av. Patricio Peralta Ramos entre las calles Rawson y Aristóbulo del Valle, así como en los que a su criterio corresponda; invitándolo a remitirlo a las diferentes comisiones legislativas que estén trabajando sobre estas temáticas.

El mismo ha sido presentado en la reunión plenaria del mes de octubre celebrada de manera virtual, y remitido a las cerca de 50 instituciones y organizaciones integrantes de la CASV para su lectura final y aporte de contribuciones, dándose por aprobado en el tiempo acordado a tal fin.

Sin más, saluda atentamente.



Arq. Gabriela Funes Balza  
LEG 28972  
Oficina Técnica - Subsecretaría Movilidad Urbana  
Secretaría CASV



Dante Galván  
Subsecretario de Movilidad Urbana  
Coordinación CASV