

Minuta Reunión Plenaria Abierta Octubre 2021

/ Organizaciones presentes

(En orden alfabético)

1. AMPAS.
2. Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito.
3. Dirección Vialidad Provincia de Buenos Aires.
4. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP.
5. Red Cuidarte+.
6. Subsecretaría de Movilidad Urbana MGP.

/ Orden del día

| Noticias, publicaciones y eventos.

| Campaña propia de concientización para usuarios de moto-vehículos.

| Documento Aportes Conceptuales "Entornos de velocidad máxima permitida 30km/h".

/ Desarrollo de la reunión

La reunión plenaria se centró en el debate en torno a la intervención de la Av. Patricio P. Ramos entre las calles Rawson y A. del Valle (en proceso de implementación) para, de esta manera completar el documento que se está desarrollando desde la Subcomisión Técnica con el objeto de ser entregado como aporte a las diversas comisiones del HCD con incumbencia en la temática.

En tal sentido, se presentaron brevemente las **noticias, publicaciones y eventos** compartidos durante el mes, incluyendo los links de acceso a cada uno de ellos.

A continuación, se compartieron los avances producidos en la Subcomisión de Concientización en torno a la **campaña propia de concientización para usuarios de moto-vehículos**. Se presentó el tema general, con dos componentes principales: por un lado, la noción de vulnerabilidad del motociclista ante un siniestro y la necesidad de cuidar la vida propia y, por el otro, la noción de ser parte del tránsito y la necesidad de cuidar la vida ajena y propender a entornos de movilidad amigables.

Se presentaron asimismo los temas específicos de concientización, así como los propuestos mediante mensajes por parte de la Dirección de Vialidad Provincia de Buenos Aires y la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito. Los mismos serán analizados y debatidos en la próxima reunión de subcomisión.

El tercer y último tema tratado fue el documento de **Aportes conceptuales "Entornos de velocidad máxima permitida 30km/h"**, donde se hizo un breve repaso de los objetivos, la introducción y los antecedentes, así como del desarrollo del Proyecto CASV "Zonas 30", incluyendo los aportes recibidos al respecto de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP.

Pasando al apartado de Anexos, se presentaron los aportes y conclusiones trabajados durante la última reunión de Subcomisión Técnica sobre el **Proyecto de Ordenanza "Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España"**.

Se propuso que, para destinar la mayor parte posible de tiempo al debate de la intervención de la Av. Patricio P. Ramos entre las calles Rawson y A. del Valle, particularmente al tramo próximo a la intersección de **Alberti y la costa**, se envíe el documento completo a fin de que cada representante

tenga la posibilidad de leerlo con detenimiento y hacer los aportes y contribuciones que considere necesarios.

Llegando al tema central de la reunión, tomó la palabra el **Subsecretario Dante Galván**, para presentar la intervención que, desde el Departamento Ejecutivo, se está desarrollando en el tramo de costa entre las calles Rawson y Aristóbulo del Valle.

Comenzó su participación compartiendo con los asistentes la noticia de que el Proyecto de Ordenanza "Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España" ya fue aprobado en la Comisión de Movilidad del HCD, pasando a la Comisión de Legislación y, encontrando en este marco, muy oportuna el aporte que desde la CASV se puede hacer al respecto. En tal sentido señaló que, por ejemplo, la posibilidad de incluir en la ordenanza la prohibición de estacionamiento en calle Catamarca surgió como debate en ambos ámbitos, en la comisión del HCD y en la CASV.

Asimismo, anticipando que se debería retirar a un cierto horario, señaló que en el día de la fecha culminaba uno de los Ciclos de Capacitaciones a taxistas, de la que debería formar parte como capacitador. Dichas capacitaciones, con una eventual salida laboral, tienen por objeto empoderar a los futuros trabajadores de taxis en cuanto a su rol como actores de cambio en términos de conductas de conducción, trato a los usuarios sin distinción de género o condición, así como eventuales "embajadores turísticos" de la ciudad. En tal sentido las capacitaciones están estructuradas en módulos sobre transporte, género, discapacidad, movilidad y seguridad vial, entre otros. Particularmente desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana se pretende capacitar y concientizar respecto a nociones de convivencia en el tránsito, responsabilidad en términos de respecto de las velocidades máximas permitidas, espacios de estacionamiento, etc.).

Comenzó la presentación específica de la Intervención "Alberti y la costa" con una imagen aérea del sector, haciendo hincapié que aún está en proceso de implementación.

Mencionó que, si bien los últimos siniestros registrados actuaron como impulsores de las acciones sobre el espacio público, el estudio y tratamiento de este tramo específico de la costa se venía realizando desde diferentes áreas desde hace tiempo y mencionó a las que tienen participación en las obras que se están llevando a cabo: Subsecretaría de Movilidad Urbana, Secretaría de Obras y Planeamiento Urbano, EMVIAL, EMSUR, Defensa Civil y Secretaría de Seguridad. Prueba de ello es que en la presentación se expusieron videos, filmados en agosto de 2020, sobre las dificultades de maniobra en la citada curva.

Mencionó que la intervención implica un tramo mayor de costa que lo trabajado hasta el momento, ya que va desde la calle Rawson a la calle Aristóbulo del Valle y que, a su vez, es parte de un sistema mayor pudiendo ser delimitado entre las calles Formosa y Alsina. En tal sentido puntualizó que este sector de ciudad es característico tanto en términos paisajísticos, como urbanos y simbólicos, lo que determina que sea trabajado de manera integral y cuidada urbanísticamente, completando y complementando las acciones que en diferentes momentos ya se realizaron.

Acotando el zoom de análisis al tramo en intervención, hizo referencia a que en el mismo está se sucedieron una serie de siniestros con lesionados graves y/o fallecidos.

Señaló, asimismo, que este tramo está caracterizado por una serie de curvas cerradas y tramos rectos con dos realidades diferenciadas según el sentido de circulación: en sentido sur/norte, mientras la curva entre las calles Alberti y Gascón presenta un peralte invertido (hacia afuera para favorecer el escurrimiento superficial de las aguas de lluvia), la denominada curva de Cabo Corrientes presenta un radio de giro y un peralte que favorecen el desarrollo de velocidades superiores a las recomendadas y/o permitidas; en sentido norte/sur, se observa una combinación de curvas que favorece la velocidad con puntos de fuga reducidos que limitan la visibilidad, sobretudo en la acometida de las calles Falucho y Alberti al paseo costero. En referencia a esto último indicó que el proyecto en implementación incluye la definición de penínsulas que permitan una correcta incorporación desde el continente hacia la costa, así como una demarcación apropiada que posibilite el ingreso a la calle de acceso a Cabo Corrientes desde Falucho con condiciones de seguridad.

Retomando la conexión entre la ocurrencia de siniestros y la ejecución de los trabajos, hizo referencia a que el agravamiento de la problemática en el primer sentido evidenció la necesidad tomar intervención desde el Estado, entendiendo incluso que se contó con suerte al no registrarse heridos de gravedad aun con la espectacularidad de los últimos hechos.

En línea con lo antes dicho, señaló como problemática general el aumento relativo en la ocurrencia de siniestros de tipo individual, atribuyendo esto tanto a factores de conducción como del entorno. Mientras que los primeros tendrían que ver con la combinación de distracciones y exceso relativo de velocidad, aumentando la exposición al riesgo, los segundos estarían en relación con la geometría general del entorno y la situación cambiante de usos del sector, sobre todo de los bordes destinados a estacionamiento. La presencia o no de vehículos detenidos junto al cordón modifica la percepción de los límites y distorsiona la percepción del riesgo por parte de los conductores.

Como respuesta a estas problemáticas señaló que la propuesta implica la intervención sobre la infraestructura con el objeto de aumentar el riesgo percibido en relación al riesgo real, pacificando el tránsito y potenciando el valor simbólico/turístico/paisajístico del borde costero. En tal sentido señaló que una misma problemática deberá ser resuelta de manera diferenciada según el entorno en el que se desarrolle (urbano o interurbano) y que las características del sector demandan soluciones que contemplen cualidades de materialidad y estética acordes sin que esto implique una pérdida de sus condiciones de protección y seguridad.

En cuanto a las estrategias adoptadas señaló que el principal objetivo tuvo que ver con reducir las velocidades y que para esto se adoptó la metodología del calmado de tránsito. Dicha metodología se basa en el hecho de que la modificación integral del entorno de circulación tiene como resultado un cambio en los comportamientos de conducción, principalmente en términos de reducción de las velocidades. Señaló que, en tal sentido, se definió la generación de espacio de segregación sobre calzada que al a la vez que limita el ancho de circulación destinado para los autos, aleja a los peatones de los conductores. Consideró importante resaltar que dicho espacio no está pensado como ciclovia, siendo que este tipo de infraestructura requiere un tratamiento de protección/segregación diferente.

Complementariamente a estas estrategias, incluyó la generación de una barrera de protección/segregación a nivel de calzada y la definición de un sistema integral de demarcación y señalización, compuesto por demarcación horizontal de cebrados y quebradas, señales luminosas intermitentes, delineadores y carteles, que contribuyen a aumentar la percepción de riesgo y estrechez.

Por último, incluyó como estrategia complementaria la gestión de la información y difusión de los cambios propuestos y de la presencia continua de personal de control.

Dando por terminada la explicación conceptual de la propuesta, presentó un esquema de avance de los trabajos en el que se distinguen dos sectores particulares: un primer tramo entre las calles Rawson y Gascón, con un avance del 80% en sentido sur/norte y del 10% en sentido norte/sur, y un segundo tramo entre las calles Gascón y Aristóbulo del Valle, aun sin intervenir.

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

A continuación, hizo un resumen particularizado de lo ejecutado, haciendo hincapié en la demarcación del cebrado interior al fuelle de segregación e instalación de vallas de obra a fin de indicar de que éste no es un lugar destinado a la circulación de ciclistas ni peatones. En tal sentido asoció a las bicicletas dentro de los carriles como una estrategia de calmado del tránsito, ya que son ellas quienes definen la velocidad de los desplazamientos, aunque reforzó la idea de que el objetivo central es la implementación de infraestructura ciclista segregada.

Asimismo, hizo referencia a la colocación de reductores de velocidad y, en tal sentido, indicó que es una solución que se está evaluando en una segunda instancia de la intervención una vez que la misma sea capaz de comunicar a través de la demarcación y señalización correcta la jerarquía de la vía. Señaló que la incorporación de este tipo de estrategias aisladas puede producir un efecto contrario al deseado

e incluso implicar un mayor riesgo y puso como ejemplo el siniestro en el que Brian Toledo perdió la vida. De igual manera dejó aclarado que, en el caso de sumarse algún tipo de reductor será del tipo in-situ de hormigón, descartándose la instalación de los que son plásticos, dado que por el sector circula un número suficiente de vehículos como para hacer insostenible el ruido que estos producirían para los vecinos del sector.

Tanto en términos de instalación de reductores de velocidad como cualquier otro elemento o acción complementaria, la intervención está pensada de forma que sea escalable, permitiendo tantos ajustes e incorporaciones como resulten necesarios en función de los cambios de comportamiento que se vayan monitoreando.

De igual manera como hizo con los trabajos realizados, presentó un punteo de las acciones complementarias de control y concientización que se hicieron en el área: 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 resaltó la presencia de continua durante los días feriado de un móvil de tránsito que contribuyó a disuadir cualquier tipo de conducta imprudente de conducción y señaló que dicha presencia debería mantenerse en el tiempo hasta tanto las personas internalicen y respeten los cambios.

El tramo final de la presentación incluyó el análisis de una serie de filmaciones del área en una instancia pre y durante, así como de los primeros datos de monitoreo de la intervención.

De esta manera 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 ante la no presencia de éstos, en la instancia actual, aún sin que la intervención esté finalizada, se observa 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 sus vehículos sobre los carriles de circulación en todo el trayecto (era habitual que, ante la ausencia de vehículos estacionados, los conductores usaran ese espacio como sobrecosto de circulación para reajustar la trayectoria a velocidades superiores a las recomendadas).

Asimismo, presentó una serie de filmaciones de los vehículos ingresando a la curva y transitándola, donde es posible observar 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 dentro de la curva.

De las observaciones se pudo establecer que por tipo de vehículo, motos y camionetas son las que más velocidades desarrollan en este 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".

Llegando al final de la presentación señaló que se reciben comentarios referidos a que se redujo el ancho de circulación de los vehículos, sin embargo, el fuelle generado tiene un ancho menor al que ocupaban los vehículos estacionados, lo que daría un indicio que el efecto de percepción del estrechamiento se está consiguiendo según lo previsto.

En paralelo al análisis y observación de las filmaciones presentó los primeros resultados de la instancia de monitoreo, señalando habría intensidad y que ya se habría hablado con responsables del IPSIBAT para realizar un estudio siguiendo la metodología que desde este Instituto están implementando en la investigación que están desarrollando en la ciudad de Buenos Aires. En tal sentido, consideró que sería muy oportuno y conveniente contar con un monitoreo externo imparcial.

Concluyó la presentación indicando que aún una vez que se terminen los trabajos, se deberá continuar las tareas de control y seguimiento a fin de garantizar que la intervención y los cambios de comportamiento buscados sean asumidos e incorporados por la sociedad.

Comenzando la instancia de debate, desde la Secretaría de la CASV se leyó una consulta que había dejado registrada en el chat el **Sr. Gustavo Parra, representante de la Red Cuidarte+**, referida a por qué no incorporar cámaras en el sector.

En respuesta el **Subsecretario Dante Galván** señaló que el convenio de foto-multas no está vigente pero que sin duda no se descarta la incorporación de una cámara en el sector, estando esta medida contemplada en la propuesta general. Señaló asimismo que, si bien este sistema de control y sanción suele ser entendido como una herramienta recaudatoria, produce buenos resultados en cuanto a desalentar comportamientos imprudentes o fuera de la norma.

Solicitando la palabra el **Sr. Héctor Ragnolli**, representante de la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito adhirió a lo expuesto previamente por el Subsecretario Dante Galván en cuanto a los beneficios de contar con presencia de control, permanente. En tal sentido señaló que desde la Secretaría de Seguridad se está trabajando en la alternativa de contar con tres móviles de control en ciertos puntos estratégicos del paseo costero a fin de desincentivar las picadas ilegales y demás comportamientos temerarios.

Complementariamente, el **Subsecretario Dante Galván** señaló que asimismo se requiere presencia permanente en el sector de trabajo, sobre todo teniendo en cuenta que la intervención no está terminada y resaltó que cuando se encontraba el móvil de tránsito instalado, aun no contando de manera permanente con presencia humana, lograba provocar un efecto disuasorio.

Por su parte, el **Sr. Héctor Ragnolli** señaló que dicha medida formaba parte de una medida de tipo imagen. Asimismo, sugirió que se debería tender a realizar pericias de todos los siniestros a fin de tener información respecto a las causas del mismo y a la velocidad previa al hecho, aun cuando estos no tienen como consecuencia lesionados graves o heridos.

En línea con lo dicho por el Sr. Héctor Ragnolli, el **Subsecretario Dante Galván** señaló que encontró muy interesantes las declaraciones que realizó la señora que se siniestros en el área en cuanto a que una vez que perdió el control del auto ya no supo qué iba a pasar o qué podía hacer para evitar la consecuencia.

Mientras que el **Sr. Héctor Ragnolli** señaló que él tuvo oportunidad de hablar con el señor siniestrado en la camioneta Berlingo quien le dijo que al entrar a la curva se le desestabilizó el auto y la velocidad de circulación le impidió poder retomar el control del vehículo.

En tal sentido, el **Subsecretario Dante Galván** recuperó lo comentado al mostrar las filmaciones en cuanto a que frenar dentro de la curva ya implicaría estar en peligro real.

Incorporándose al debate, el **Sr. Gustavo Parra** señaló que según su opinión los principales factores de siniestralidad en ese sector serían la velocidad y el peralte negativo de la vía y que entonces la intervención contribuiría a reducir ambos factores, entendiendo importante trabajar sobre la ruta para minimizar la posibilidad de desarrollar velocidades superiores a las apropiadas.

Coincidiendo con el Sr. Gustavo Parra, el **Subsecretario Dante Galván** propuso sumar como factores de siniestralidad las situaciones de reducción de visibilidad y la sucesión de curvas que generan una falsa sensación de seguridad. En tal sentido, la intervención tiene entre sus objetivos comunicar el riesgo y de esta manera reducir el peligro. Señaló que, si bien nada descarta que no vuelvan a ocurrir siniestros, es muy posible que si esto sucede sea porque los conductores transgredieron una o varias normas.

Respecto al no cumplimiento de normas, el **Sr. Héctor Ragnolli** compartió parte de los resultados de los controles de alcoholemia que se realizan desde la Secretaría de Seguridad y que dan que un 25% de los conductores estudiados manejan bajo efecto de esta sustancia. Consideró que teniendo en cuenta este universo de conductores que no tiene respeto por su vida ni por la ajena, será necesario proteger a los peatones que circulan por la vereda.

En tal sentido, el **Subsecretario Dante Galván** indicó que parte de los trabajos que aún quedan por completarse, una vez que se reciban los materiales e insumos, es la instalación de bolardos perimetrales (protección peatonal), estando planificado comenzar por los sectores de mayor riesgo.

Proponiendo abrir el debate al pleno, desde la Secretaría de la CASV se consultó si el resto de los representantes tenían algún comentario, consulta o aporte para hacer.

Solicitando la palabra, la **Sra. Estela Migliorino**, representante de la Dirección de Vialidad Provincia de Buenos Aires consultó respecto a las bicicletas que circulan por la vereda.

En respuesta el **Subsecretario Dante Galván** indicó que los ciclistas deben ir junto con los vehículos por la calle y que en general, cuando hay visibilidad, esta convivencia ayuda a regular las velocidades de circulación. Sin embargo, resaltó que en este tramo está prevista la construcción de biciesenda a nivel de vereda.

La **Sra. Estela Migliorino**, completó su pregunta indicando que en uno de los videos presentados se observan ciclistas circulando por la vereda.

El **Subsecretario Dante Galván**, sin justificar esta acción, señaló que el carril norte/sur es muy complejo para circular en bicicleta y que este hecho es uno de los que denotan la necesidad de implementación de ciclovías y biciesendas. Si bien dicho proyecto y pliego están finalizados, desde el Ejecutivo se están gestionando los recursos necesarios.

Agradeciendo la respuesta, la **Sra. Estela Migliorino** coincidió en que existen prioridades.

Por su parte, la **Arq. Adriana Olivera**, representante de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP, propuso comenzar a trabajar con proyecto para el 2022, en particular con aquellos que tengan que ver con trabajar sobre el sector costero entendiéndolo como un todo y trabajándolo desde el peatón y no desde el auto, de manera de evitar las soluciones puntuales que, si bien resuelven problemas puntuales, no dejan de ser acciones aisladas. Consideró que, si el paseo costero de trabaja de manera integral, tal vez sea posible evitar la instalación de tantos elementos de demarcación y señalización que invaden visualmente el área. Retomando lo presentado por el Subsecretario Dante Galván en cuanto al valor paisajístico del área señaló no estar de acuerdo con que en las fotos de la costa marplatense comiencen a aparecer delineadores como un elemento más del paisaje.

Aportando a lo dicho por la Arq. Adriana Olivera, el **Sr. Gustavo Parra** propuso convertir el paseo costero a eje 30km/h.

Incorporándose nuevamente el debate el **Sr. Héctor Ragnolli** incorporó como una problemática más a tratar, la presencia de colectivos de doble piso en el micro y macrocentro y señaló que desde la CNRT se está trabajando en una propuesta para establecer un sistema de intercambio a combis en el ingreso a la ciudad.

Desde la Secretaría de la CASV se propuso dejar este tema pendiente y centrar el trabajo del plenario en el documento a presentar al HCD a fin de que el mismo pueda llegar en tiempos legislativos apropiados.

Reforzando la idea antes expuesta, la **Arq. Adriana Olivera** señaló que encuentra importante resaltar la necesidad de trabajar la integralidad de la costa.

En línea con esto, la **Arq. Gabriela Funes Balza, Secretaria de la CASV**, recordó que hace unos años se había comenzado a trabajar sobre un proyecto para declarar al frente costero marplatense como patrimonio inmaterial, mientras que la **Arq. Adriana Olivera** propuso que se debería empezar a evaluar la generación de un concurso y/o la definición de líneas prioritarias de trabajo.

Retomando el tema puntual del sector costero intervenido, el **Sr. Héctor Ragnolli** comentó que acompañó al corredor Cristian Ledesma a recorrer dicho tramo a diferentes velocidades, llegando hasta 60km/h sin despistar. Sin embargo, indicó que ya a 30km/h se empezaría a perder la posibilidad de estabilizar el auto dentro de la calzada ante una eventual pérdida de control del vehículo. En tal sentido 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.

Por su parte la **Arq. Gabriela Funes Balza**, sin descartar la propuesta consideró que esta debería ser estudiada por profesionales con conocimiento cabal sobre el tema a fin de evitar que al perfilar el borde se produzca como consecuencia que lo vehículos se pasen de carril.

Mientras que el **Sr. Gustavo Parra** señaló que en un viaje que realizó a Salta pudo ver que los cordones de las rotondas tenían un tratamiento similar al descrito por el Sr. Héctor Ragnolli.

Llegando al final de la reunión el **Sr. Héctor Ragnolli** ofreció su colaboración en cualquier tipo de pericia que se quiera hacer en el lugar.

Se acordó que todas las opiniones y aportes realizados serían incorporados al Documento principal y que éste se remitiría junto con la presente minuta a fin de que cada representante tenga oportunidad de leerlo en detalles y hacer los comentarios que considere oportunos. Pasado el tiempo previsto, el documento se dará por aprobado y será remitido a las diversas comisiones del HCD con incumbencia en el tema con el objeto de que llegue antes de la próxima reunión de Comisión de Legislación a celebrarse el 8 de noviembre.

/ Archivos adjuntos

CASV – Plenaria octubre 2021 a entregar

CASV – Documentos de trabajo Zonas 30