

Minuta Reunión Subcomisión Técnica

| Organizaciones presentes

(En orden alfabético)

1. Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito.
2. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño UNMDP
3. IPSIBAT.
4. Subsecretaría Movilidad Urbana MGP.

| Orden del día

- Análisis Documento Borrador "Aportes Conceptuales. Entornos de velocidad máxima permitida 30km/h".

| Desarrollo de la reunión

Dado la incorporación de la **Dra. Silvia Montes como parte de los representantes de IPSIBAT**, la reunión comenzó con una presentación de cada uno de los asistentes a modo bienvenida.

La Dra. Silvana Montes desarrolla su actividad de investigación en torno a las consecuencias psicológicas y emocionales de la siniestralidad y que hacen tanto a los costos económicos, como a los no económicos de este fenómeno.

Una vez concluida la bienvenida a la nueva representante de IPSIBAT se pasó al tema central de la reunión. Para esto, la **Arq. Gabriela Funes Balza, Secretaria de la CASV**, presentó el primer borrador del Documento "Aportes Conceptuales. Entornos de velocidad máxima permitida 30km/h". el mismo tiene por objetivo unificar, sistematizar y conceptualizar lo trabajado desde la Subcomisión Técnica en torno al tema a fin de que se constituya en un aporte al trabajo legislativo del HCD.

Dicha presentación se realizó de forma resumida, estando previsto el envío del documento a los integrantes de la subcomisión con el objetivo de que cada uno tenga acceso detallado a su contenido para realizar sus aportes y contribuciones.

Se presentaron los objetivos, introducción y antecedentes, para luego puntualizar en los contenidos centralizados en Proyecto CASV "Zonas 30". Dicho proyecto, nace a consecuencia de la propuesta de la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito y trasciende el mero tratamiento del Proyecto de Comunicación del Bloque Frente Renovador para constituirse en el punto de partida de un debate mayor que recibe los aportes teóricos, proyectuales y metodológicos de diversos integrantes de la CASV. Se entiende 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.

En este sentido, se presentó una línea de tiempo proyectual, así como la definición de las dos líneas de trabajo que estructuran los debates y producción de contenidos:

- > Lineamientos básicos.
- > Ingresos a las escuelas.

Dentro de la primera línea de acción, se incluyó la Encuesta Zonas 30, desarrollada de manera conjunta entre la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP y la Coordinación de la CASV, realizada en una primera instancia entre los integrantes de la CASV y luego entre funcionarios y empleados municipales, así como las conclusiones y conceptualizaciones de los resultados obtenidos.

Mientras que, dentro de la segunda línea de acción se presentó el trabajo de geo-referenciación de establecimientos escolares, aportado por la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP, y el aporte de entrecruzamiento de datos del Observatorio de Seguridad Vial (OSV). Asimismo, se presentó el Proyecto "Zona Segura" recibido como contribución de la Red Cuidarte+, que 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 de movilidad a alumnos, padres, personal escolar y vecinos. En esta línea de trabajo, desde la Coordinación de la CASV se propuso el diseño de una matriz de priorización de intervención de entornos escolares, presentándose una serie de posibles variables a incorporar.

El documento propuesto, incluye:

- > Anexo 1: Análisis del proyecto de ordenanza "Reestructuración de velocidades máximas y estacionamientos permitidos en el entorno próximo de Plaza España".
- > Anexo 2: Análisis intervención urbana "Alberti y la costa".

En este apartado se propuso el trabajo sobre el primer anexo, dejando la presentación y debate del segundo para la Reunión Plenaria de Septiembre. Se incluye a continuación un resumen del debate surgido.

Solicitando la palabra el **Sr. Héctor Ragnolli, representante de la Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** manifestó estar de acuerdo con los contenidos generales del proyecto de ordenanza y propuso incluir en tramo de borde costero entre la calle Balcarce y la Av. Libertad dentro de las limitaciones de velocidad de circulación a 30km/h así como de la prohibición de estacionamiento en ambas manos. Justificó su propuesta en el hecho de que en la zona circula una gran cantidad de peatones y que la geometría de este sector de ciudad implica que los estacionamientos obstruyan parcialmente las visuales.

En línea con esto, la **Arq. Adriana Olivera de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNMDP** señaló que durante los meses de pandemia en que funcionó el corredor recreativo del borde costero, se pudo observar que peatones y ciclistas, principalmente jóvenes, tomaron este espacio, modificando para bien el funcionamiento general del sector.

Asimismo, propuso que el documento incluya en su redacción la definición y diferenciación de ejes y zonas, siendo que las características, necesidades y demandas, así como sus potencialidades son diferentes.

En tal sentido, la **Arq. Gabriela Funes Balza** propuso incorporar estos conceptos en el apartado de presentación inicial de Proyecto CASV "Zonas 30" y recuperó la propuesta que oportunamente hubiera hecho el Sr. Héctor Blasi, de la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito, respecto a trabajar tanto velocidades máximas de 30km/h en calles como de 50km/h en avenidas.

Por su parte el **Sr. Héctor Ragnolli** considero deseable que este tipo de decisiones estén en línea con otras de funcionamiento general, poniendo como ejemplo el debate en torno a si los colectivos de larga distancia de doble piso deben o no entrar al microcentro y sugiriendo que desde su perspectiva se debería desarrollar algún tipo de playón de transferencia en las afueras de la ciudad.

Continuando con el tema sugerido por el Sr. Héctor Ragnolli, la **Arq. Adriana Olivera** indicó que dicha solución se está desarrollando desde hace tiempo en la ciudad y que está incluida en el PMTT. Sugirió como instancia intermedia que todos los colectivos lleguen a la actual Estación Ferro-automotora.

Sumándose al debate la **Arq. Gabriela Funes Balza** consideró que, si bien la propuesta en términos teóricos es absolutamente apropiada, no habrá que perder de vista que su implementación incluye una serie de variables y condicionantes tanto en términos de infraestructura como de gestión.

El **Sr. Héctor Ragnolli** propuso como uno de los sitios posibles para esta operación al Parque Camet y propuso incorporar al debate e invitar al Sr Cristian Azcona, jefe regional de la CNRT, con incumbencia en el tema y quien hubiera propuesto tres localizaciones posibles.

Proponiendo retomar el análisis del proyecto de ordenanza, la Arq. Gabriela Funes Balza invitó a la **Dra. Silvia Montes** a que, desde su mirada, compartiera su opinión respecto a lo propuesto. En tal sentido, señaló

que le parece apropiado lo propuesto ya que el sector de Plaza España está caracterizado por una gran demanda de uso de diversos usuarios y todos los conflictos que esto genera.

Ante la consulta respecto a qué medidas se consideran necesarias, más allá de la intervención sobre el espacio público y la adecuación de la legislación, el **Sr. Héctor Ragnolli** consideró necesaria la presencia permanente de control.

En línea con esto, la **Arq. Adriana Olivera** sugirió control e información, dejando la sanción para una etapa posterior, de modo de instalar el tema, comunicarlo de manera pertinente para producir un definitivo cambio y adaptación de los comportamientos. Sugirió incluso la utilización de folletos y publicaciones en medios, con la intensidad, contundencia y decisión similar a la que se tuvo al momento de convertir en obligatorio el uso del cinturón de seguridad.

Mientras que el **Sr. Héctor Ragnolli** consideró que a dicha intensidad, contundencia y decisión habrá que sumarle la pertinente asignación de recursos, tanto económicos como humanos y puso como ejemplo el efecto positivo que tuvo la incorporación de una patrulla en la intervención en proceso de implementación en Alberti y la costa en cuanto a contribuir a la reducción de las velocidades de circulación.

Complementariamente propuso la instalación de patrullas en el paseo costero entre Playa Grande y Playa Chica y compartió su preocupación respecto al número de alcoholemias positivas que se están registrando en los últimos controles.

Volviendo al tema de Plaza España propuso prohibir el estacionamiento en todo el tramo de calle Catamarca.

Desde la Secretaría de la CASV, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, señaló que el criterio adoptado para la selección de sectores con prohibición de estacionamientos tuvo en cuenta la necesidad de reasignar este espacio a otros usos y/o despejar visuales para garantizar la seguridad vial del área. Entendió que prohibir el estacionamiento sobre 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, consideró que esta estrategia podría llegar a ser implementada una vez que el proyecto se complete, incluyendo el estacionamiento subterráneo previsto.

Por su parte la **Arq. Adriana Olivera** consideró que se podría prohibir de la mano de la plaza como situación intermedia, mientras que la **Arq. Gabriela Funes Balza** 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 tal sentido, el Sr. Héctor Ragnolli propuso que en tal caso se realice algún tipo de intervención urbana.

Dando por concluido el debate se acordó enviar el documento para que cada representante tenga la posibilidad de leerlo en detalle y hacer sus aportes.

| Archivo adjunto

CASV Proyecto ZONAS 30