



**Concejo Deliberante
de la Ciudad de Ushuaia**

**Bloque Partido
Justicialista
Concejala Yésica
Garay**

CONCEJO DELIBERANTE USHUAIA MESA DE ENTRADA LEGISLATIVA ASUNTOS INGRESADOS	
Fecha:	12 ABR. 2024 Hs. 11:44
Numero:	351 Fojas: 6
Expe. N°	
Girado:	
Recibido:	JEREZ Dalana Ayelen Legislación

Concejo Deliberante Ushuaia

NOTA N° 51/2024

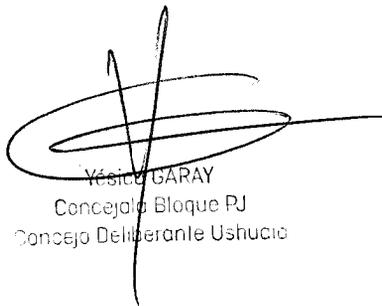
Letra: Bloque PJ.

USHUAIA, 12 de abril de 2024.

Sra. Viceintendente
Dra. Gabriela Muñiz Siccardi
Presidenta del Concejo Deliberante
de la ciudad de Ushuaia

Por medio de la presente tengo el agrado de dirigirme a usted a efectos de solicitarle incorporar en el Boletín de Asuntos Entrados de la próxima sesión ordinaria, el Proyecto de Ordenanza instruyendo al DEM a incluir en el plan de obras 2024/2025 la construcción de reductores de velocidad del tipo paso elevado de peatones en los puntos que se mencionan en el proyecto.

El mismo se presenta acompañado por sus correspondientes fundamentos, tal lo establecido en el Artículo 94° del Reglamento Interno, Decreto C.D. N° 09/2009.


Yésica GARAY
Concejala Bloque PJ
Concejo Deliberante Ushuaia



*Concejo Deliberante
de la Ciudad de Ushuaia*

Bloque Partido
Justicialista
Concejala Yésica
Garay

FUNDAMENTOS

La siniestralidad vial alcanza proporciones pandémicas. La aseveración no es propia. Pertenece al *Plan Mundial Decenio para la Seguridad Vial 2020 – 2030* de la Organización de las Naciones Unidas.

Las estadísticas dan cuenta de la dimensión del problema. Las estimaciones oficiales indican que 1,355 millones de personas mueren cada año en el mundo en siniestros viales, mientras que otras 50 millones de personas quedan heridas con distinto nivel de gravedad.

La OMS reveló hace unos años que “desde la invención del automóvil han perecido en la ruta más de 50 millones de personas en el mundo, un número superior a las víctimas mortales de la Primera Guerra Mundial o de algunas de las peores epidemias”.

Tal como siguen las cosas, se prevé que para 2030 las muertes sumarán otros 9 millones y habrá 350 millones de personas heridas.

Al dolor y al sufrimiento humano de deudos asociados a los fallecimientos de las personas, se añade el padecimiento de los miles que adquieren una discapacidad sobreviniente producto de siniestros viales.

Otro factor se agrega a la columna de las pérdidas: el impacto sobre el desarrollo sostenible. Se estima que la atención integral a las muertes y a las lesiones en accidentes de tránsito demanda entre el 2 % y el 5 % del PBI anual para algunos países.

Superado el dolor, o mientras lo transitan, muchas familias enteras caen en la pobreza por la pérdida del principal sostén económico o debido a los gastos médicos prolongados y la caída de ingresos. También cuenta el esfuerzo del sistema de salud pública, las pensiones (cuando las hay) de las personas que quedan incapacitadas para trabajar, entre otros impactos.

“Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, son y serán Argentinas”



*Concejo Deliberante
de la Ciudad de Ushuaia*

Bloque Partido
Justicialista
Concejala Yésica
Garay

"Reducir las muertes y las lesiones es una prioridad social y económica, especialmente en países con economías críticas" dice la ONU y agrega, por la positiva, "la seguridad vial tiene un efecto positivo en la salud pública y en la economía".

Se ha estudiado que la causa principal de la siniestralidad vial es el error humano (89,5% de los casos), seguido por el medio (8,8%) y muy atrás, por el estado del vehículo (1,6%).

Las causas humanas más comunes en el análisis de la siniestralidad es dominada por la invasión de carril (44,2%) y ahí se destacan los sobrepasos a los vehículos que van delante. Le sigue la distracción (14%), la maniobra abrupta (10%) y circular con velocidades indebidas (9%).

En menor cantidad de casos aparecen el irrespeto a la señalización vial (6,9%), no dar la prioridad de paso (6,5%), tomar una distancia de seguimiento inadecuada (5,2%), el cansancio o fatiga (2,7%), entre otros.

Sin embargo, las causales no suelen ser puras. Un siniestro puede combinar la distracción con el cruce de carril y con velocidades excesivas. Un ejemplo sería el de un conductor que por mirar el celular en una ruta en la que viaja a gran velocidad se pasa de mano y choca.

En principio uno de cada diez accidentes por errores humanos se produce por exceso de velocidad como causa central. La cifra aumenta si se considera que otras causas, como los cruces de carril ocurren a velocidades más altas de las permitidas.

La velocidad se considera "excesiva" cuando el vehículo circula a una velocidad mayor a la indicada para la vía por la cual transita, es distinta a la "inadecuada", que es cuando la velocidad de circulación es la permitida, pero no se condice con las condiciones del camino, del tránsito o del clima (manejar a 40 km/h durante una nevada)

Y



*Concejo Deliberante
de la Ciudad de Ushuaia*

Bloque Partido
Justicialista
Concejala Yésica
Garay

En otras palabras, la velocidad máxima permitida por las señales o la reglamentación, no siempre es la más segura. La velocidad segura, que la ley denomina "velocidad precautoria", es aquella que *le permite al conductor tener siempre el dominio total de su vehículo sin entorpecer la circulación.*

Quedó demostrado que a mayor velocidad, mayor es el tiempo y la distancia que se necesita para detener un vehículo y más graves son las consecuencias ante cualquier falla mecánica, como el reventón de un neumático, la mala maniobra de otro conductor o cualquier otro imprevisto.

Es porque circular a alta velocidad incrementa la distancia de detención, la que está dada por la suma de la distancia de reacción (espacio que se recorre hasta pisar el pedal de freno), más la *distancia de frenado* (espacio recorrido durante la frenada del vehículo).

Volviendo a los datos. ¿Cómo es la situación particular de Argentina en materia de Seguridad Vial? Alarmante. Así lo indican las estadísticas elaboradas por la organización Luchemos por la Vida, especializada en temas de Seguridad Vial.

En nuestro país, el 47% de las víctimas en siniestros viales ocurridas en 2021, o sea casi la mitad de los casos, fueron motociclistas; el 25% conductores u ocupantes del automotor involucrado; 21% peatones; 6% ciclistas y 1% víctimas en otras circunstancias. El 76% de los fallecidos fueron varones.

Otro informe de la misma ONG recoge la cantidad de muertes en siniestros viales ocurridas en el país año por año, entre 1990 y 2018, y los compara con otras naciones. El resultado es que mientras Argentina pasó de 7075 fallecimientos en 1990, a 7274 en 2018 (aumento del 2,8%); Canadá en el mismo lapso redujo la cantidad de occisos de 3963 a 1841 (-54%); y España bajó de 9032 a 1806, logrando una reducción de casi el 80% en los mismos veintiocho años.

Y

"Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, son y serán Argentinas"



*Concejo Deliberante
de la Ciudad de Ushuaia*

Bloque Partido
Justicialista
Concejala Yésica
Garay

En el caso de Ushuaia la situación invita a trabajar muy concentradamente. Sólo en el lapso de cinco meses tomado de agosto a diciembre de 2023 hubo 2 fallecidos en siniestros viales (un motociclista y un conductor), pero en el mismo lapso los mal llamados "accidentes de tránsito" arrojaron 41 heridos de diversa consideración (significan 8 heridos por mes, 2 por cada semana). Mientras que otras 62 personas involucradas en siniestros por fortuna resultaron ilesas.

En el trimestre medido por Defensa Civil municipal entre enero y marzo de 2024 hubo que lamentar la muerte de 1 motociclista, mientras que 28 personas resultaron con heridas de diverso tipo, es decir, más de 2 heridos por semana debido a siniestros viales. En ese lapso, otras 28 personas involucradas resultaron ilesas y por fortuna no engrosaron las estadísticas.

Frente a este panorama, ¿qué hacer?

Si bien hemos dicho que el mayor factor de siniestralidad en el tránsito obedece a causas humanas, cada vez se le otorga más relevancia a los demás elementos que conforman el sistema vial, tales como la infraestructura vial, las condiciones vehiculares y los aspectos de la gestión integral de la seguridad vial.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial es muy clara en el *dossier titulado* "La velocidad como factor de riesgo en la Seguridad Vial" publicado en su sitio web, al afirmar que "no poder evitar que se sigan cometiendo errores desde el punto de vista conductual, conlleva inevitablemente a fomentar que los demás elementos que componen el sistema del tránsito actúen de forma compensatoria, reduciendo o evitando los siniestros viales y sus consecuencias".

Cabe mencionar que los factores de riesgo que intervienen en la Seguridad Vial son muchos y diversos, lo que justifica el abordaje multidisciplinar del tema. Podemos mencionar el diseño de la ciudad y de las trazas de las calles y avenidas de circulación (material con el que está construida, pendiente, etc); el momento del día (diurno/nocturno); el día de la semana (los

Y
"Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, son y serán Argentinas"



*Concejo Deliberante
de la Ciudad de Ushuaia*

Bloque Partido
Justicialista
Concejala Yésica
Garay

fin de semana que son sólo 2 días se lleva el 44% de los siniestros en Argentina); la época del año (invierno o verano); las condiciones climáticas (mucho sol o lluvia); la señalización del lugar (si había semáforo, o cartel de ceda el paso, o nada); la cantidad de tránsito del momento; los implementos montados para controlar la seguridad; si había inspección, entre varios otros.

"En las ciudades se acude cada vez más a intervenciones sobre el entorno vial orientadas a modificar las conductas de riesgo de las personas conductoras. Entre ellas, se pueden encontrar los distintos tipos de reductores de velocidad, chicanas, estrechamientos de calzada, rotondas, entre otras", señala un documento del Foro Mundial para la Seguridad Vial (GRSF, por su sigla en inglés).

Pese a las opiniones en contrario que suelen tener los reductores de velocidad, casi siempre porque funcionan como obstáculo en la circulación, el uso que se hace de ellos figura entre las prácticas aceptadas en todo el mundo para la gestión del tránsito automotor.

El GRSF elaboró una guía denominada "Qué funciona y qué no funciona" en materia de Seguridad Vial. Para ello midió las acciones que redujeron un 30% o más la siniestralidad vial y las colocó al tope de una tabla como "altamente eficaces". El orden decreciente lo cierran las medidas "no eficaces" tomando como tales las que arrojaron impactos inferiores al 30%.

Entendiendo a los reductores como dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía, podemos decir que en Ushuaia han resultado "altamente eficaces" para controlar el tránsito violento.

Un claro ejemplo es la Avenida Leandro N. Alem, un clásico de siniestralidad vial cuando era de ripio. Lo siguió siendo una vez asfaltada. En la actualidad, y desde hace un tiempo, no registra siniestros a lo largo de su traza sobre la que se han montado veinte reductores de velocidad de diverso tipo.

Y

"Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, son y serán Argentinas"



**Concejo Deliberante
de la Ciudad de Ushuaia**

**Bloque Partido
Justicialista
Concejala Yésica
Garay**

Por el contrario, el tramo de Avenida Maipú con onda verde y sin reductores se ha convertido en un punto rojo en un eventual mapa de siniestralidad de la ciudad. Sólo en el último año al menos nueve (9) siniestros viales se registraron en el tramo de Maipú que va de Juan Manuel de Rosas hasta Jainen, con choques triples, y hasta colisiones de conductores/as contra árboles y postes de alumbrado.

La necesidad de abordar desde una perspectiva de prevención el tránsito en este lugar de Ushuaia se hace evidente. Debido a la eficacia demostrada en otras calles el reductor de velocidad nos parece la medida más adecuada.

Entre los diseños de reductores consideramos que el más apto para atender la situación es el denominado paso elevado de peatones, similar al construido por la Municipalidad en la avenida Maipú, a la altura de la plaza Piedra Buena, porque cumple la doble función de reducir la velocidad del tránsito y de otorgar a los peatones un cruce seguro en una arteria de circulación rápida.

Una vez más citamos a la ANSV: "intervenir en infraestructura vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, o a partir del concepto de *vías indulgentes*, contribuye de manera significativa a reducir las muertes por siniestros viales. Asimismo, y sobre todo en las zonas urbanas, intervenir sobre los entornos viales genera cambios en las conductas viales de riesgo – por ejemplo, con relación a la velocidad -, condicionando las posibilidades de inconductas por parte de las/os conductoras/es de vehículos sin la necesidad de intervenir en otros aspectos como los controles directos o las campañas de concientización, cuestión que vuelve más eficaz la gestión de la seguridad vial".

Luchemos por la vida hizo una petición a las autoridades para que, mientras se trabaja en cuestiones de fondo que arrojen resultados a mediano plazo, se tomen "como mínimo, las siguientes medidas para la reducción de las velocidades y el logro de un tránsito más seguro" y, entre varios puntos, incluye el de "instalar reductores físicos de velocidad, construir



***Concejo Deliberante
de la Ciudad de Ushuaia***

**Bloque Partido
Justicialista
Concejala Yésica
Garay**

chicanas, estrechamientos de calzada y calles sin salida en zonas residenciales y/ o con alta circulación de peatones que aseguren una baja efectiva de las velocidades”.

La gestión de la velocidad de circulación del tránsito automotor en el ejido urbano es tarea indelegable del Gobierno de la ciudad, tanto del Departamento Ejecutivo, en la ejecución de las obras necesarias y el señalamiento vial, como del Concejo Deliberante, generando las normas que la dinámica urbana requiere.

La Carta Orgánica Municipal en su Artículo 37 define como “competencias exclusivas” del Municipio, en el inciso 24) está la de “regular en materia de tránsito, transporte urbano público o privado de personas o cosas y de seguridad vial coordinando las políticas que sobre el particular se apliquen”.

A la vez, la COM dedica el Capítulo Noveno a la Seguridad Pública y la Defensa Civil, en el Artículo 103 ordena que “El Municipio promueve, planifica y ejecuta políticas destinadas a asegurar la prestación de servicios de seguridad y protección a los habitantes”. Y entre las atribuciones del Concejo Deliberante nombradas en el Artículo 125, el inciso 29 menciona la de “dictar normas relativas a la seguridad”.

Por todo lo expuesto es que solicito a mis pares el acompañamiento para aprobar el siguiente Proyecto de Ordenanza.


Yésica GARAY
Concejala Bloque PJ
Concejo Deliberante Ushuaia



*Concejo Deliberante
de la Ciudad de Ushuaia*

Bloque Partido
Justicialista
Concejala Yésica
Garay

EL CONCEJO DELIBERANTE DE
LA CIUDAD DE USHUAIA
SANCIONA CON FUERZA DE
ORDENANZA:

ARTÍCULO 1º.- INSTRUIR al Departamento Ejecutivo Municipal a que incluya en el plan de Obras Públicas 2024 – 2025 la construcción de reductores de velocidad del tipo paso elevado de peatones, en los cruces de calle que se enumeran a continuación :

- a) Avenida Maipú, antes de cruzar Rivadavia, frente al Museo del Fin del Mundo
- b) Avenida Maipú, antes de cruzar Sarmiento
- c) Avenida Maipú, antes de cruzar Guaraní
- d) Avenida Maipú, antes de cruzar Jainen
- e) Avenida Prefectura Naval Argentina, a la altura de Rivadavia

ARTÍCULO 2.- DISPONER que el modelo de reductor de velocidad a ser construido en cada ítem del artículo precedente, se asemeje al instalado en la avenida Maipú, a la altura de la plaza Piedra Buena.

ARTÍCULO 3.- DE FORMA


Yésica GARAY
Concejala Bloque PJ
Concejo Deliberante Ushuaia