HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE

SAN ISIDRO

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Año 2020

EXPEDIENTE

H.C.D.

M 30 Nº 207

Causante:

BLOQUE FRENTE RENOVADOR- FRENTE DE TODOS

Objeto:

PROYECTO DE ORDENANZA
CREANDO EL "PROGRAMA DE MOVILIDAD SUSTENTABLE".-

207

Honorable Concejo Deliberante de San Isidro
Bloque Frente Renovador – Frente de Todos

Buenos Aires, 22 de julio de 2020

Al Honorable Concejo Deliberante:

VISTO:

La necesidad de contar con infraestructura necesaria y proveer servicios orientados a la movilidad sustentable como medida de salud pública en el marco del distanciamiento social obligatorio ordenado a causa de la pandemia de COVID-19; la importancia de incentivar el uso de medios alternativos de transporte como medida que favorezca al medioambiente, y;

CONSIDERANDO:

Que en muchas ciudades del mundo, el uso de medios alternativos de transporte urbano está creciendo significativamente y está ayudando a mejorar la movilidad, la salud, el cuidado del medio ambiente, la equidad y el acceso a oportunidades socioeconómicas;

Que el ciclismo urbano es una opción de movilidad con alto potencial para reducir algunos de los problemas de las ciudades: la congestión de tráfico, la mala calidad del aire, las emisiones de gases que contribuyen al cambio climático y la cantidad de muertos y heridos producto de accidentes viales;

Que asimismo la bicicleta como opción de transporte contribuye al desarrollo y a la competitividad de las ciudades;

Que por otro lado usar la bicicleta ayuda a relajar la tensión, reducir estrés y genera múltiples beneficios para la salud;

Que cuanta más gente utilice este medio de transporte sustentable para desplazarse por el Distrito, en lugar de utilizar un automóvil, menores serán las congestiones de tráfico - que en hora pico genera demoras de entre 30' a 45' para acceder desde Panamericana hasta el centro de San Isidro y viceversa- y menores emisiones de carbono habrá en el aire, entre otras consecuencias positivas;

Que además, la bicicleta es un vehículo accesible en términos económicos para una gran mayoría de la población al ser un vehículo de bajo costo tanto en su adquisición como su mantenimiento, ampliando de esta manera, las opciones de movilidad sobre todo en tiempos de dificultades económicas;

Que en el marco del distanciamiento social y obligatorio dispuesto por el Gobierno Nacional, estas medidas resultan de imperiosa implementación como política de salud pública, ya que uno de los puntos críticos es indudablemente la movilidad y cómo evitar situaciones de aglomeración que favorezcan contagios, fundamentalmente en el transporte público;

Que como puede observarse el mundo está pensando en cómo ir saliendo de las medidas de aislamiento que, con mayores o menores restricciones, han venido tomando en la mayoría de los países en busca de evitar la propagación del virus;

Que otro factor importante a tener en cuenta como consecuencia del estado de cuarentena, es que la contaminación descendió drásticamente a niveles nunca vistos en los últimos 75 años y ésto debe ser una oportunidad para plantear cambios radicales en la manera en que nos movemos en las ciudades;

Que hasta hoy se trataba de una hipótesis sostenida principalmente por ambientalistas y activistas de la movilidad sustentable, pero ahora ya es una realidad indiscutible y quedó demostrado que como consecuencia de la disminución del uso de vehículos contaminantes -entre otros factores- se está recuperando la naturaleza, la capa de ozono y se están bajando las emisiones, la polución, además de otras externalidades positivas al medio ambiente;

Que frente al no cumplimiento de la premisa del desarrollo sostenible a nivel mundial -inlcuso con el impulso dado por la ONU a través de los ODS y los ODM- y el evidente deterioro que ello ha causado, hoy nos encontramos con la necesidad de adecuar nuestras formas de vida para avanzar hacia un "desarrollo regenerativo". Es decir, el uso de los bienes comunes, en este caso del espacio público, con miras al bienestar de las personas pero recuperando la capacidad de los sistemas de soporte neesarios para el crecimiento futuro;

Que prueba de esta situación son los mapas satelitales obtenidos por la "Comisión Nacional de Actividades Espaciales" (CONAE) que muestran cómo en las principales ciudades Argentinas bajó el nivel de emisión de carbono y de contaminación (ver Anexo I) con imágenes que tornan indiscutible la disminución de la contaminación durante esta cuarentena y su relación con la movilidad contaminante, además de la contaminación fabril;

Que según informaron en la CONAE "*Los promedios de las tres semanas previas y posteriores obtenidos de las observaciones diarias hechas por el satélite Sentinel-5p muestran que el dióxido de nitrógeno (NO_2) presente en la atmósfera de los centros urbanos más importantes del país se ha reducido significativamente tras la definición del Aislamiento Obligatorio*";

Que la CONAE explica además que "*El NO_2 es uno de las especies gaseosas elegidas para monitorear la calidad del aire, debido a que su abundancia está muy relacionada al tránsito vehicular y aéreo, también a la actividad de algunas industrias. El dioxido de nitrógeno tiene*

efectos nocivos en la salud humana y además, participa en la formación de otros contaminantes atmosféricos como el ozono troposférico. Es notable ver cómo en otros conglomerados urbanos de la Argentina (Córdoba, Rosario, Mendoza y San Miguel de Tucumán) se observan valores de magnitud similar para el momento previo al Aislamiento, pero cuando se los compara con los registrados sobre el área metropolitana de Buenos Aires y Conurbano bonaerense, resultan entre 5 y 6 veces más bajos."

Que las altas concentraciones de dióxido de nitrógeno NO2 (gas muy relacionado con la combustión vehicular) son responsables de numerosos problemas de salud (respiratorios y cardiacos) y asimismo contribuye al cambio climático;

Que en ese sentido, son de público conocimiento los videos e imágenes que han circulado por todo el mundo, -algunos incluso de nuestra costa sanisidrense- donde se muestra cómo las aguas se han transparentado y aparecieron desde cardúmenes de peces hasta animales sueltos en los lugares donde antes había basura o congestión urbana;

Que además de atender a las consideraciones ambientales descriptas, el uso de la bicicleta como medio de transporte principalmente beneficia a sus usuarios en cuanto les permite una autonomía y velocidad en los traslados urbanos que ningún otro medio de transporte les aporta, sin demoras de tráfico, sin costo, con total independencia y rapidez;

Que la actual pandemia (COVID-19) trajo una serie de desafíos a las ciudades de nuestro país - entre ellos en lo que respecta a la movilidad – ya que los medios que eran considerados más "eficientes" son los que actualmente ven más afectada su capacidad de movilizar gente;

Que esto puede resultar un problema doble: geométrico (espacio) y económico, que pasa a ser social o de equidad en relación al acceso al transporte;

Que no se sabe cuánto tiempo puede durar esta situación de emergencia y aislamiento pero sí resulta claro que en todos los escenarios, es imprescindible minimizar la circulación y movilización, a la vez que se potencie la vida de cercanía para nuestra subsistencia y la del comercio local;

Que por ello se deben realizar tareas de acondicionamiento, infraestructura, difusión, concientización, promoción, educación vial, enseñanza, y arbitrar diversas medidas para incentivar el uso de la bicicleta u otros medios alternativos de transporte sustentables;

Que para un programa de movilidad sustentable de estas características, resulta necesario ofrecer un servicio público de bicicletas, que permita la utilización de la bicicleta como medio de transporte accesible, cuyo valor, modalidades de pago y/o esquema tarifario deberán definirse oportunamente por vía reglamentaria, a fines de cubrir parcial o totalmente los costos del presente, pero que en ningún caso podrán implicar para los usuarios una erogación mayor que la del uso del transporte público;

Que el Gobierno de San Isidro no puede permanecer ajeno a la dinámica de los cambios en el espacio público necesarios para una convivencia armoniosa y debe *aggiornarse* a la realidad actual y futura, convirtiéndose en un Municipio ejemplo y pionero en esta materia, tomando medidas en lo inmediato a fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte, creando todas las condiciones que sean necesarias a tal fin;

Que en ese entendimiento, el presente Programa fue elaborado en base a las debilidades y fortalezas de programas ya implementados en ciudades como CABA y Rosario en materia de movilidad sustentable pero además tomando las propuestas de otros centros urbanos que están planteando estas soluciones de transporte para evitar hacinamientos en el marco de la pandemia actual, como Berlin, Bogotá, Londres, Nueva York, Milan, Ciudad de Mexico y varias ciudades de Nueva Zelanda;

Que este tipo de infraestructura no puede pensarse de manera aislada y debe responder a un planeamiento urbano, un esquema de red, ya que requiere medidas como bici-estacionamientos, públicos y privados, promoción activa de bicicletas y caminata, etc.;

Que estos beneficios sólo pueden materializarse si se construye o adapta infraestructura ciclo-incluyente, si los ciudadanos se involucran en los procesos de planeación de movilidad, si se adoptan políticas que regulen el uso y si el Departamento Ejecutivo cuenta con la información necesaria para monitorear el desempeño del uso de los medios alternativos;

Que una política ciclo-inclusiva es aquella que busca integrar el uso de la bicicleta y/u otros transportes alternativos, en la red de transporte con condiciones seguras y eficientes;

Que en ese sentido, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en el marco del "Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe" creó una Guía para Impulsar el uso de la bicicleta - *(https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Ciclo-inclusi%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Gu%C3%ADa-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta.pdf);*

Que el objetivo general de dicha Guía tal como expresa es "exponer el panorama actual sobre la bicicleta como medio de transporte urbano en diferentes ciudades de América Latina y el Caribe. Los objetivos específicos describen los elementos y procesos necesarios para la formulación de una política ciclo-inclusiva e identifican los elementos principales para mejorar las condiciones del ciclismo urbano en la región. También se incluyen casos de éxito de transporte ciclo-inclusivo en América Latina";

Que la mencionada Guía presenta información relevante y referencias para apoyar el uso de la bicicleta en las ciudades de la región y se estructura en torno a cuatro áreas temáticas necesarias para la formulación de políticas ciclo-inclusivas: 1. Infraestructura y Servicios, 2. Participación Ciudadana, 3. Aspectos normativos y Regulación y 4. Operación; y que las mismas

tienen una relación estrecha entre sí: una política ciclo-inclusiva integrada es mucho más efectiva que una aislada;

Que la temática relacionada con la "INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS" es el primer pilar y se centra en las características físicas de infraestructura necesarias para apoyar el uso de la bicicleta en una ciudad;

Que asimismo explica que aunque la infraestructura por sí sola puede generar un incremento importante en el uso, es fundamental que se complemente con otros servicios adicionales como por ejemplo la implementación de estacionamientos seguros y protegidos de la intemperie, lugares para arreglar bicicletas e información sobre destinos principales, distancias a lugares de interés y rutas;

Que el segundo pilar desarrollado en la Guía del BID corresponde a la "PARTICIPACION CIUDADANA", donde se explica la importancia y necesidad de incluir la participación ciudadana en la implementación de políticas ciclo-inclusivas, la planeación de infraestructura y la operación del uso de la bicicleta. De esta manera se evitan proyectos que no están pensados para el usuario. Cualquier plan o proyecto debe incluir desde su inicio a la sociedad civil porque su opinión y conocimiento puede mejorar proyectos futuros o existentes. En este tema se incluye cualquier provisión de información, participación o promoción de la bicicleta en una ciudad;

Que asimismo, también debe realizarse una estrategia promocional que incluya las acciones dirigidas a mejorar la percepción de la bicicleta y al cambio modal;

Que un ejemplo que podemos encontrar en nuestro país de esto es el de la Ciudad de Buenos Aires que creó el Programa de Bicicletas Públicas con su campaña "Al trabajo en bici" que premia el uso de la bicicleta al trabajo;

Que el tercer pilar mencionado tiene que ver con los "ASPECTOS NORMATIVOS Y REGULACIÓN", la finalidad de una regulación sobre la bicicleta y de una política ciclo-inclusiva es hacer que el uso de la bicicleta sea más seguro sin ser restrictivo, protegiendo a los medios de transporte más vulnerables y dándoles prioridad ante los medios motorizados;

Que finalmente el último pilar desarrollado tiene que ver con la "OPERACIÓN", como el análisis de los aspectos relacionados con el uso de la bicicleta y los servicios que hacen posible su uso público. Incluye además las actividades de seguimiento de diferentes indicadores cualitativos y cuantitativos, los factores que generan su uso, lo fortalecen y los impactos positivos generados por el uso de las bicicletas como medio de transporte urbano;

Que en ese entendimiento, y considerando que San Isidro forma parte del corredor norte de municipios linderos a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con los desplazamientos diarios en sentido norte-sur y sur-norte que ello representa, resulta primordial que el Gobierno local articule con los diferentes niveles del Estado, con los Municipios vecinos, con Vialidad y con Autopistas del Sol, para llevar adelante un plan de acción coordinado e integral, que incluya la combinación de infraestructura y servicios para que la Autopista Panamericana en sus calles laterales frentistas, cuente con carriles exclusivos y seguros que puedan ser utilizados por medios de transporte alternativos, como la bicileta, a fines de dar conectividad a la movilidad sustentable del Distrito y favorecer la disposición de medidas similares en todo el conurbano norte;

Que no se trata simplemente de construir "bicisendas" o "ciclovías", sino que el objetivo del presente es generar las adecuaciones necesarias e incorporarles servicios específicos para que todo el Partido de San Isidro, cuente con un trazado urbano "ciclo-inclusivo", que permita la integración de corredores seguros en las arterias con mayor caudal de tránsito o velocidad en armonía con el resto de las calles donde puede adecuarse por medios físicos una disminución de la velocidad -que además redundará en beneficio de los peatones y de la disminución de la

siniestralidad- que permita un tránsito integrado y compatible entre todos los medios de transporte, dando prioridad a las personas;

Que se trata, en definitiva, de repensar nuestro Distrito a partir de transformar la crisis producida por la pandemia, en una oportunidad histórica para la integración urbana de San Isidro desde todos sus rincones, revalorizando un estilo de vida armonioso con su entorno, favoreciendo el comercio de cercanía, contribuyendo al encuentro entre vecinos y por ende, a la construcción de comunidad;

Por todo lo expuesto, solicitamos el tratamiento y sanción del siguiente:

PROYECTO DE ORDENANZA

Artículo 1º: Créase en el Municipio de San Isidro el "Programa de Movilidad Sustentable" con el objetivo de permitir, asegurar y promover el uso de medios de transporte alternativos, en particular de la bicicleta, como política de salud pública, de transporte, de movilidad sustentable y defensa del medioambiente, a través de medidas integrales de adaptación del trazado urbano, planificación de la conectividad, rediseño de infraestructura y provisión de servicios para ese fin.

Artículo 2º: El eje del Programa de Movilidad Sustentable es la movilidad "ciclo-inclusiva", caracterizada por la integración y priorización del uso de la bicicleta y/u otros medios alternativos de transporte, en la red de transporte urbano e interurbano con condiciones seguras y eficientes.

Artículo 3º: La autoridad de aplicación de este Programa será la Subsecretaría de Planeamiento Urbano, en articulación con el resto de las áreas necesarias para el logro de los fines propuestos en la presente, en particular con la Secretaría de Espacio Público.

Artículo 4º: Impleméntese un servicio público de bicicletas en el Municipio de San isidro, con el objetivo de proporcionar alternativas de movilidad a vehículos motorizados, cuyo valor, modalidades de pago y/o esquema tarifario se definirá por vía reglamentaria a fines de cubrir parcialmente los costos del presente Programa, pero que en ningún caso podrá implicar para los usuarios una erogación mayor que la del uso del transporte público.
La disposición de las unidades será realizada por medio de estaciones y tendrá un criterio de distribución territorial, en general orientado al total desplazamiento de los vecinos por esta vía, y en particular con un criterio de movilidad "origen-destino" que permita cubrir los puntos de interés del Municipio (escuelas, hospitales, bancos, clubes) y los centros de trasbordo con las zonas residenciales, sumado a la previsión de articulación con los Distritos vecinos.

El sistema deberá ser lo suficientemente flexible para permitir cambios en la demanda de bicicletas, como así también respecto de la ubicación de las estaciones en función de las necesidades y la experiencia adquirida con el paso del tiempo.

Artículo 5º: Adáptese la estructura de la calzada según las características propias de los entornos que permitan la circulación segura y cómoda de bicicletas, tanto con intervenciones en las vías que reduzcan la velocidad de circulación haciéndolas compatibles con la circulación en bicicleta o en la construcción de carriles segregados del tránsito motorizado en las vías de mayor caudal vehicular o velocidades altas, que comprenda también criterios de accesibilidad para prever el desplazamiento inclusivo de personas con discapacidad.

Artículo 6º: Constrúyanse estacionamientos seguros y protegidos de la intemperie para las bicicletas, monopatines u otros medios de transporte alternativos, y todos los servicios complementarios tales como barandas de apoyo, semáforos para ciclistas, talleres de reparación que fomenten su uso, información sobre destinos principales, distancias a lugares de interés y rutas, red de carteleria vial adecuada y señalamiento pertinente.

Artículo 7º: Dese intervención, participación y consulta a la comunidad para la implementación del presente programa, la planificación urbana con perspectiva ciclo-inclusiva, tanto de infraestructura como operativa, respecto de la ejecución del mismo en los principales corredores norte-sur y este-oeste del Distrito, proveyéndole toda la información necesaria a los vecinos para tal fin.

Artículo 8º: Realícese una estrategia promocional que incluya acciones dirigidas a mejorar la percepción de la bicicleta y/u otros medios de transporte alternativo y al cambio modal; desincentivando el uso de vehículos motorizados.

Artículo 9º: Gestiónese una línea de micro-créditos personales con tasas bajísimas y en 50 cuotas ante el Banco de la Provincia de Buenos Aires que permita a los vecinos acceder al financiamiento necesario para la compra de bicicletas.

Artículo 10º: Realícese un marco normativo y regulación específica sobre el uso de la bicicleta y/u otros medios de transporte alternativos como monopatines, segways y los que se utilicen en el futuro, de manera sustentable, cuya finalidad sea hacer más seguro el uso de este medio, sin resultar una normativa restrictiva que desincentive su uso; definiendo en la misma con claridad la responsabilidad de los ciclistas en la vía y procurando proteger a los medios de transporte más vulnerables y darles prioridad ante los medios motorizados.

Artículo 11º: Realícense actividades de seguimiento de las políticas implementadas en relación al presente Programa, de los diferentes indicadores cualitativos, cuantitativos y territoriales, de los factores que generan su uso, lo fortalecen y los impactos positivos generados por el uso de las bicicletas como medio de transporte urbano, a fines de generar modificaciones y/o nuevas medidas que lo mejoren.

Honorable Concejo Deliberante de San Isidro
Bloque Frente Renovador – Frente de Todos

Artículo 12º: Los gastos que demande la ejecución de la presente se imputarán a la partida presupuestaria correspondiente.

Artículo 13º: El Departamento Ejecutivo articulará con los Municipios linderos, con Vialidad y con Autopistas del Sol, a fines de lograr en la planificación urbana ciclo-inclusiva, la integración de los corredores locales previstos en el presente, con las calles laterales frentistas de la Autopista Panamericana disponiéndose uno o varios carriles, infraestructura y servicios adecuados en la misma para el uso eficiente y seguro de biciletas u otros medios de transporte alternativos, que permitan coordinar territorialmente un trazado integral de movilidad sustentable para el área metropolitana norte.

Artículo 14º: A través de la Presidencia del Cuerpo remítase copia de la presente Ordenanza a la Honorable Legislatura de la Provincia de Buenos Aires y a los Honorables Concejos Deliberantes de la Provincia de Buenos Aires a fin de invitarlos a adherir a la presente iniciativa y a instrumentar un mecanismo similar para abordar el tema, y en particular a los Municipios de San Fernando, Vicente Lopez y San Martín para que participen en el diseño de la planificación integrada del presente.

Artículo 15º: Comuníquese al Departamento Ejecutivo Municipal.

Artículo 16º: Los Vistos y Considerandos forman parte de la presente.

Artículo 17º: De forma.-

María Soledad Durand

Pta. Bloque Frente Renovador –
Frente de Todos

207

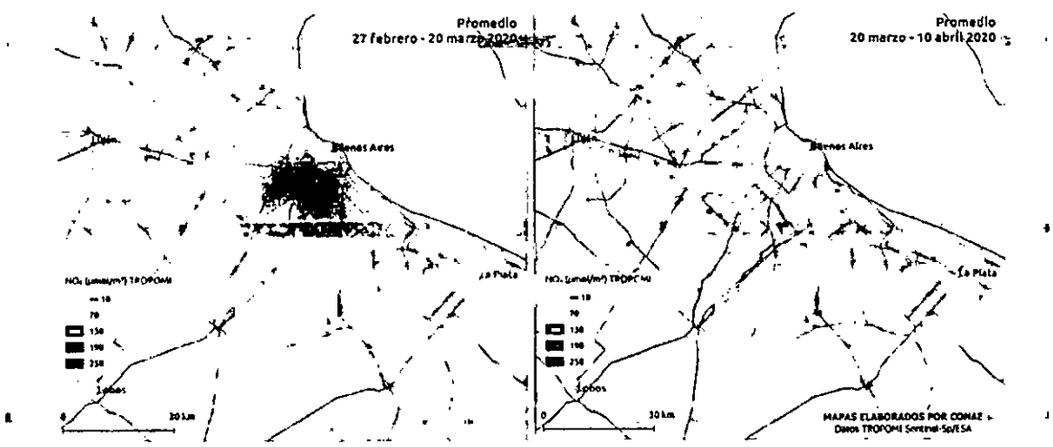
Honorable Concejo Deliberante de San Isidro
Bloque Frente Renovador – Frente de Todos

Honorable Concejo Deliberante de San Isidro
Bloque Frente Renovador – Frente de Todos

ANEXO I

IMÁGENES SATELITALES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y EL CONURBANO CAPTADAS POR LA CONAE ANTES Y DURANTE EL A.S.P.O. DISPUESTO POR EL GOBIERNO NACIONAL

Buenos Aires



"En el área metropolitana de Buenos Aires, el promedio obtenido en dos períodos de tres semanas antes y después del aislamiento obligatorio confirma que la reducción de NO_2 que vimos en los primeros días es muy significativa", señaló García Ferreyra.

HONORABLE CONCEJO
DELIBERANTE DE SAN ISIDRO

29 JUL 2020

Hora 10:00 Cont. 1/2

RECIBIDO

HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE
DE SAN ISIDRO
"2020-Año del General Manuel Belgrano"

Ref.: Expte. N° 207-HCD-2020.-

Visto lo establecido en el Articulo N° 16 Inciso 4° del Reglamento Interno de este Honorable Cuerpo, la Presidencia gira el presente expediente a la Comisión de Planificación Urbana y Medio Ambiente.-

SAN ISIDRO, 29 de Julio de 2020.-

JORGE VILLA FISHER
Secretario
Honorable Concejo Deliberante
San Isidro

H. CONCEJO DELIBERANTE SAN ISIDRO

ANDRES G. ROLON
Presidente
Honorable Concejo Deliberante
San Isidro