

**SUMARIO**

1. Apertura de la jornada
2. Exposición de los disertantes
3. Palabras de cierre

- 1 -

**APERTURA DE LA JORNADA**

*-En la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredon, a los veintisiete días del mes de noviembre de dos mil seis, reunidos en el recinto de sesiones del Honorable Concejo Deliberante, y siendo las 10:00, dice el*

**Sr. Presidente:** Buenos días a todos. Lo mío va a ser muy breve, solamente para agradecerles que estén nuevamente en el Concejo Deliberante. Mis palabras son solamente para darles la bienvenida y aplaudir la inquietud de la concejal Roca en cuanto a juntar todas las opiniones o por lo menos mayoritariamente las opiniones por un tema que nos preocupa a todos y que tiene que ver con la convivencia de esta sociedad, de esta ciudad que aspiramos a vivir de una forma más respetuosa y con menos inseguridades. Y en esto tiene mucho que ver también la forma de ordenar el tránsito, de establecer pautas y normas que todos aceptemos de alguna manera como las pautas que nos deben regir y de esta forma sería mucho más fácil para los que desde el Municipio o distintos organismos tiene que aplicar sanciones distintas. Espero que esta jornada sea productiva, el Concejo tomará las inquietudes y las propuestas de cada uno de ustedes y después en función de eso y junto con el equipo de gente del Intendente que trabajan todo el tema tránsito trataremos, extrayendo de estas conclusiones, las modificaciones que haya que hacer y las pautas de educación que entendamos todos que debemos poner para convivir en una ciudad que no es sencillo, no es fácil, porque es una ciudad que tiene distintos vaivenes, en cuánto a cantidad de gente y en cuanto a cantidad de visitantes y en cuanto a cantidad de distinto tipo de vehículos que de alguna manera tienen que transitar por espacios que a veces no son lo suficientemente cómodos y amplios y esto a veces genera conflictos de intereses que nosotros como entidad legislativa también tenemos la responsabilidad de darle una respuesta. Gracias a todos y la dejo a la concejal Roca en el uso de la palabra para dar por iniciada esta jornada.

**Sra. Roca:** Muchas gracias, señor Presidente. Yo en principio quería agradecerle la presencia a todos los que están acá, la verdad que me pone muy contenta la cantidad de personas que tienen algo que decir sobre el tránsito y que hoy están sentados en esta jornada. Sé que muchos de ustedes han debido posponer obligaciones y tareas particulares y evidentemente esto testimonia la voluntad de cambio con respecto al tránsito que, por lo menos, tenemos una cantidad de instituciones y de personas e individuos de la ciudad de Mar del Plata. Yo quiero detenerme en esta última expresión "voluntad de cambio" porque el lema bajo el cual convocamos a esta jornada que es "Hacia un tránsito seguro, un cambio de paradigma". Creo que es la voluntad que hacía referencia, es uno de los ejes que nos va a permitir generar un modelo superador como decía hoy Mauricio, esto tiene que hacerse en conjunto y trabajar todos al unísono. La idea original de esta jornada fue generar un espacio propicio donde se pudiera sumar las voluntades de quienes desde distintos enfoques podían aportar su mirada y conocimiento de la problemática planteada y aquellos actores que agregan a esto su capacidad de decisión. En realidad la clave para dar comienzo a una efectiva y permanente racionalización del tránsito es el ejercicio de pleno derecho concreto y constante del poder de policía que es potestad municipal. Pero también es cierto suponer que desde la órbita municipal no es posible abarcar la multiplicidad de factores que hacen a la complejidad de este tema, es necesario recurrir probablemente a instancias superiores y por eso destaco la presencia aquí de la senadora Adela Segarra a la cual por supuesto agradecemos, quien ha comprometido su gestión en todo aquello que pueda acompañar desde la legislatura provincial. Por otra parte no es casual -hoy hace muy poco- que desde la Nación el Defensor del Pueblo, el doctor Mondino, impulse una declaración de emergencia vial a nivel nacional. Evidentemente el tema del tránsito es un problema nacional. El ejercicio eficaz de este poder de policía que hacía referencia necesita contar previamente con un sistema de información -eso es lo que entendemos nosotros y muchos de los que estamos hoy aquí- que permita el análisis de los factores de riesgo humano, ambientales y vehiculares,

de lesiones por accidentes de tránsito y la evaluación de esas acciones que se abordan para su control como en todo plan o programa que se intenta, aquí también la información es central. Sin duda los concejales - y agradezco a los concejales que hoy están presentes- y a todos los concejales que junto con quién habla inducimos estas jornadas y todos se pusieron al unísono y esto es altamente positivo porque eso significa que desde todos los bloques políticos, de todas las fuerzas políticas de la ciudad de Mar del Plata, este es un problema que podíamos caratular de política de Estado, esto es viable siempre y cuando todos estemos trabajando para lo mismo. Por eso pensamos que el diseño de un programa o plan que se ponga en práctica debe serlo de manera integral, el cual no debe ser resultado de reacciones espasmódicas por casos puntuales, sino que por el contrario habrá de tener permanencia y continuidad. También es imprescindible no perder de vista el objetivo primordial de toda gestión que es mejorar la calidad de vida de los vecinos, en especial tener presente la intención de convertir el Municipio de General Pueyrredon en un Municipio saludable y el tránsito y los accidentes de tránsito son un tema que hace especialmente a la calidad de vida de una comunidad. Como propuesta para esta jornada -a mí se me ocurre y creo es parte de lo que dijo Mauricio- podíamos esbozar lo que llamaríamos un lineamiento de programa integral que tenga como objetivo el lema de la convocatoria "Hacia un tránsito seguro, un cambio de paradigma" y a corto plazo ver la manera de concretar un organismo que albergue en su seno tanto a actores públicos como privados que son los que están hoy acá, donde se complemente la acción de los técnicos y la responsabilidad de los funcionarios. Existen en Mar del Plata, y esto lo estamos viendo en el día de hoy, infinidad de organismos, instituciones, personas que desde distintos enfoques analizan la problemática del tránsito y pueden ofrecer valiosísimos aportes a los efectos de dar un tratamiento adecuado a la misma. Entonces, creemos haber convocado hoy parte o mucho de lo que en este tema tienen algo que decir. Ojalá que este sea el primer paso de Mar del Plata hacia un tránsito seguro. Nada más que eso. Gracias.

**Sra. Segarra:** Nada distinto. Viviana hablaba hacia un nuevo paradigma y nosotros estamos hablando mucho cómo vamos recreando una nueva institucionalidad. Me parece que venimos de muchos años de tener la política fragmentada, la gestión fragmentada, las organizaciones civiles también fragmentadas de la gestión y me parece que esto de pensar entre todos en una nueva institucionalidad, un nuevo paradigma que pueda articular la mirada de cada uno, pero darle integralidad y que la legislación, la gestión y la organización civil se integren en tratar de diagnosticar y dar respuesta a esto, que como bien decía Viviana es un problema de toda la sociedad y hay que definir una política de Estado. Me parece que es central, por eso me parece que es auspiciosa esta convocatoria y en la medida que vayamos rompiendo las miradas sectoriales y sesgadas y pensemos integralmente las políticas, estamos avanzando. Muchas gracias por invitarme y espero poder aportar desde la legislación provincial lo que sea necesario, pero me parece que los aportes tiene que ver con lo que la sociedad civil va construyendo. Muchísimas gracias.

- 2 -

## EXPOSICIÓN DE LOS DISERTANTES

**Sra. Roca:** Vamos a dar comienzo a la jornada, vamos a tener una hora y media de exposiciones. Yo agradezco todas las presencias, desde los jueces, las personas que están directamente relacionadas con el programa vial, la policía de la Provincia de Buenos Aires, la Secretaria de Educación y todas las personas que hoy van a dar su pequeño aporte. El Director de Transporte y Tránsito, que nos acompaña, que realmente me halaga que hoy esté aquí, el señor Fernández, porque es uno de los protagonistas principales de este tema. El nos va a hacer un cierre al final de todas las exposiciones.

**Sra. Silvia:** Buenos días. Las exposiciones van a ser de aproximadamente 10', para que todos puedan tener el mismo tiempo para manifestarse o expresar en relación a este tema. En primera instancia está la doctora Clotilde Ubeda, médico de planta del INE a cargo del programa "Lesiones por Causas Externas", junto con el profesor Jorge Ungaro. Luego le seguiría el doctor Roberto Benzo, profesor adjunto de la cátedra de Derecho, de Transporte de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Mar del Plata. A continuación el licenciado Ricardo Vega, licenciado en Criminalística, perito en Accidentología Vial, titular de APRAVAT, Asociación Pro Ayuda a Víctimas de Tránsito. También está presente y continuaría el ingeniero Juan Antonio Bilbao, ex Director de Transporte de la Provincia

de Buenos Aires; el señor Díaz, socio titular de Seguridad Electrónica Industrial, sistema de acceso, Automatización y control. Como bien lo dijo la concejala Viviana Roca, cerraría las exposiciones el señor Angel Fernández, Director de Transporte y Tránsito de la Municipalidad de General Pueyrredon. También está presente el Colegio de Ingenieros, con el ingeniero José Luis Ovcaak, secretario del Colegio. Tiene la palabra la señora Ubeda.

**Sra. Ubeda:** Buenos días a todos, muchas gracias por la invitación, esto es fantástico que nos haya reunido a todos aquí, es un tema que a todos nos preocupa desde hace muchos años, todos estamos trabajando mucho en esto, quizás nos falta conglutinar los esfuerzos. Han habido muchos intentos, esperamos sea muy fructífero y creo que desde sus palabras lo va a hacer, porque marca algo que no es político partidario, sino política de Estado, que es como deben ser estos temas. Yo pertenezco al Instituto Nacional de Epidemiología y a varias instituciones más, entre ellas junto con el profesor Jorge Ungaro a un grupo de trabajo sobre lesiones por causas externas desde la Universidad Nacional de Mar del Plata, a la Sociedad de Pediatría y a la Asociación de Prevención del Trauma Pediátrico y es desde todos estos puntos que me voy a posesionar, como mamá, como mujer, como pediatra, como investigadora. El tema que habíamos puesto es “fuente de datos”. La concejala lo dijo y mientras estábamos en la antesala escuché a varios diciendo lo importante de la información, de si los datos se multiplican, se duplican, se les aplican factores de corrección, esto siempre ha sido una preocupación, así que ese va a ser el dato nuestro. Como sabía que iba a ser la primera expositora quería expresar esto de entrada. Esta causa de muerte en nuestro país está dentro de los diez motivos más importantes y acá están los grupos de edad, en amarillo están las causas no intencionales, de 1 año a 34 años es la primer causa de muerte, así que si alguno tiene duda de que esto es importante, esto es importantísimo, es de lo que se nos está muriendo la gente joven, la gente productiva, la gente sana, porque acá no es ni que tuvo un factor antes, no, gente sana y joven. En naranja están las agresiones, este año en especial no estuvo, pero muerte por homicidio está dentro de las diez primeras causas de muerte y en verde están los suicidios, lo que les quiero marcar es que en la gente joven, es la primer causa de muerte y esto impacta. A nivel nacional hay estadísticas, hoy hablaban de qué datos da cada uno. La estadística de mortalidad, la de estadísticas vitales es una buena información. En nuestro país la mortalidad está registrada por médicos, cuando es muerte violenta hay una autopsia de por medio, así que el dato es bueno y es bastante fidedigno, pero es tarde. Ahora recién estamos teniendo los datos del 2004. En morbilidad, no solo lo que se muere, sino lo que se accidenta, los mejores datos que tenemos son los de egresos hospitalarios, pero también son datos tardíos y se publican cada 5 años. Últimamente se están implementando las unidades centinelas, de vigilancia. ¿Por qué “unidades centinelas”? Estamos hablando de lesiones, porque es un tema excesivamente complejo. Muy difícil poder recolectar absolutamente todo, en todas partes, pero si uno tuviera ventanas donde ver qué es lo que está pasando y poder seguir la tendencia en el tiempo, eso puede monitorear políticas de salud y ver si algo que se hace, impacta o no. Esto se hace a nivel nacional desde el 2003, fíjense que anteriormente las lesiones no entraban como una política importante en salud, era más lo infecto contagioso y todo lo demás, hace cosa de diez años los cambios se vienen dando y esto lo está manifestando también. También se han hecho encuestas por factores de riesgo, en el país esto también es nuevo. Nosotros tenemos el dato, el dato solo es un número, el dato debe ser interpretado para que nos dé información y esta información se debe trasladar a una acción; el dato solo no sirve por bueno que sea. Si yo tuviera absolutamente todo registrado, si no es interpretado y no se transforma en una acción, no nos sirve. Quiero mostrar brevemente la experiencia del grupo que recién había armado. Se ha trabajado desde 1994 a 2006 en varias ciudades del país, con muy distintas respuestas, algunas impactantes y de esto va a hablar el profesor Ungaro, porque es lo que queremos trasladar a nuestra ciudad y siempre ha sido igual: se ha tratado de recolectar el dato, transformarlo en información y de la información a la acción. Me quiero referir ahora de la información de Mar del Plata. Esto es una investigación que, dadas estas nuevas tendencias de Nación de apoyar todo este tipo de investigaciones, se hizo en Mar del Plata para investigar fuentes de datos. Cada fuente de datos fue investigada, qué fortaleza tiene, qué debilidad tiene y se trató de linkear los datos. Ustedes saben que linkear, unir las fuentes de datos para ver que todos digan lo mismo es sumamente difícil, muy pocos países logran hacerlo con los datos que tienen, en general hay que armar sistemas ad hoc para que puedan obtenerlos. En esta investigación se trabajó a mano, se informatizó, pero hubieron muchísimos datos que se tuvieron que registrar. La dificultad de registrar el dato está en todo esto. Hay un accidente o una lesión por tránsito, pero hay muchos que ni

siquiera requieren intervención. Hay otros que requieren intervención, pero nadie los registra o la requieren a posteriori. Y hay otros que requieren intervención y van sucesivamente teniendo varios niveles de intervención y varios lugares donde se registran. Cada uno de estos lugares que registra tiene un objetivo distinto para su registro, entonces registra cosas distintas que después cuando da la información en general no es igual, es distinta, porque responde a su objetivo. Ninguna fuente de datos es mala porque sí, nadie da un dato que uno pueda decir “ese es falso”; eso responde a su unidad de análisis, a su objetivo y a su metodología de haber creado y es en eso en la que tenemos que interpretar. Lo cierto es que los registros son iceberg, uno termina mirando nada más que la puntita viendo lo más sobresaliente, lo grave o los muertos. Acá se investigó en ese momento el 107, hospitales públicos, registros de guardias, registro policial, registro de internación y egreso al Hospital Privado por el volumen de casos que atiende y los expedientes judiciales fueron los que en determinados casos nos dijeron que realmente estábamos frente a un accidente de tránsito, nos ayudó a validar la información. Fueron múltiples las fuentes que se dieron, son múltiples los objetivos, las definiciones de variables; esta filmina que voy a pasar simplemente quieren mostrar la dificultad en unificar los datos. Fíjense acá en la unidad de registro, accidente de tránsito, en otros es la víctima de accidentes de tránsito; son dos puntos de vista distintos cuando yo registro por accidente o cuando registro por lesionado como registramos en salud, o por ambos. El mismo paciente, el mismo evento, pero tienen distintas unidades de análisis, distintos objetivos, distintos momentos de registro, distinto método de registro, distintas variables. Fíjense que incluso muchos no están informatizados, hay mucha dificultad para unificar las bases. Se hizo la investigación, esta es una tabla muy especial, que se llama tabla de Berg, es una tabla simétrica, en donde tengo acá la fuente de datos y acá también, está el entrecruzamiento de datos, la diagonal muestra el total de los casos. En total hubieron 14.000, casi 15.000 pacientes, de los cuales atendidos por el CRES fueron 11.600, es el que más atiende de todos. Si yo tuviera que elegir una sola fuente para vigilar y para ver el impacto, tendría que elegir el CRES, no porque tenga todo, porque de los 15.000, tengo 11.000, no tiene a todos, pero tiene el mayor volumen. El HIGA, el Hospital Privado y el Materno, que tiene pocos, pero tiene la mayoría de los niños, que en otro lugar no está y eso es un problema grave de nuestra ciudad, que estén poquitos de estos 900, el 20% tiene el CRES, o sea que el niño no es trasladado por ambulancia y eso es grave porque implica mayor secuela y mayor pérdida de oportunidad de salir bien de un evento de esta naturaleza. Esto es lo que les decía recién, que si yo quisiera una fuente de información, prefiero el CRES que tiene el 60%, pero si yo uno como fuente única, donde yo voy a tener sí o sí buena información que no tienen los demás, uno el CRES con el HIGA y el HIEMI tengo la mayor parte de la información necesaria para un sistema importante para ver el impacto de las políticas. Esto fue nada más que comparar qué es lo que yo veía, con lo que se informa oficialmente. El boletín epidemiológico es muy poco representativo, se informa poco en su registro. En estadísticas vitales un poco mejor, pero no el total. Acá yo hablo de muertes, ahora ¿esto así es malo? No, no es malo, el problema está en ver qué estadísticas vitales registra por el lugar de residencia, por lo tanto cuando yo pregunto cuántos muertos hay en Mar del Plata, los turistas los llevo a otro lugar. Estadísticas Vitales me da datos distintos que Tránsito, porque sus objetivos son distintos, o sea que la pelea de cuál es buen dato no tiene aquí sentido. Lo mismo me está ocurriendo con la Departamental Mar del Plata: la menor representatividad la tiene en el total de accidentes y en el total de víctimas. Lo que pasa es que la Departamental toma nada más que al accidentado moderado o grave, aquel paciente que se cae en el micro y se golpea no pasa por la policía, o sea que uno pierde gran parte de la información en este tipo de fuentes. En lo que es bastante parecido es en la mortalidad; la mortalidad siempre es un buen dato. De todas maneras no tengo todo. Esto de acá es un claro subregistro, pero en la mortalidad lo que me está afectando es el momento en que registro la muerte, si yo a estos 4 o 5 años que lo seguimos bien de cerca, nosotros veíamos que el CRES lleva un paciente al hospital, aparece en el libro, hacíamos el seguimiento y de la misma manera en la morgue aparece un paciente, vimos de donde venía, si era del hospital cuándo había ingresado, entonces pudimos sacar cuánto tiempo pasó entre la lesión y entre la muerte. Fíjense que más de la mitad mueren el mismo día del accidente y de esos, la mitad mueren en el lugar del hecho; a las 24 horas ya tengo casi el 70%. Policía registra esto, por eso es la discordancia del dato. No es discordancia, es diferencia de objetivos. En cambio si yo pido los datos al Ministerio de Justicia, tiene todos los datos, porque tiene todos los muertos. Esto es lo que les quería mostrar en cuanto a los fallecidos. Esto en fuente de datos. Esto se soluciona con un sistema de información de accidentes de tránsito que esté en línea y georeferenciado para poder ubicar dónde ocurren las cosas, que todos estén informados y que la información les sirva a todos y de ahí se saque la

normativa, la infraestructura, la educación y la atención inmediata y esto con una difusión de la información. La información debe ser difundida a todo el mundo, lo que no se debe difundir son los datos identificatorios de la persona. Pero la información es pública, debe ser pública para que todos puedan actuar. Desde el punto de vista de la epidemiología, es la que describe en tiempo, lugar y persona a los eventos de salud y enfermedad. Más clásico es una definición que dice que “es el estudio de la distribución y los determinantes de salud y enfermedad en la población humana a fin de asegurar una racional planificación de los servicios de salud, la vigilancia de la enfermedad y ejecución de programas de control”. Esto es qué es lo que hace y el para qué, por eso nos interesa: es una herramienta para salud pública. El qué y el para qué en tiempo, lugar y persona: cuándo ocurre, a quién le ocurre, dónde le ocurre. Antes, durante y después: historia, natural de la enfermedad, para poder hacer prevención primaria, secundaria y terciaria; primaria para evitar que ocurra, secundaria para evitar la secuela y terciaria para rehabilitarlo, mirándolo siempre desde la tríada epidemiológica (huésped-agente-ambiente), de lo cual Jorge después le va a hablar bastante. Esto, la matriz Haddon, fue hecha por un ingeniero en caminos que unió estas dos cosas para poder analizar cualquier evento de esta naturaleza. A posteriori se aplicó a cualquier tipo de lesión. Uno puede ver en el huésped –la persona lesionada-, el agente –el accidente, la energía que se libera en ese golpe- y el medio ambiente, qué cosas puede hacer antes de que ocurra, durante y después. Todo esto va con la educación: evitar que salga alcoholizado, evitar que se maneje con cansancio, etc. Todo esto depende de ciencia y tecnología, coches con mejores dispositivos, con airbag, con chapas más blandas para proteger al peatón y demás. Y el medio ambiente físico, esto es, el estado de las calles, los árboles que tapan y demás, la legislación y la actitud que tenemos la población para aceptar o no lo que está ocurriendo. Muy rápidamente dicho, quiero mostrar ahora lo que pasó en Mar del Plata en estos cuatro años en niños. Acá está la edad de los niños, éste es el modo de transporte, esto que ven atrás son los peatones; a medida que crecen en edad aumentan las lesiones a peatones y aumentan también los ciclistas. En cambio los automovilistas se mantienen igual, pero acá empiezan a picar las motos. En cuanto a tiempo, a grandes rasgos, cada raya es un 31 de diciembre y hay una clara estacionalidad; todos la podemos justificar porque aumenta el tránsito, aumentan los turistas, aumenta la inseguridad y demás. Si los mapeamos, uno esperaría que este aumento dado en la temporada sea en la zona de playa y no, lo es en los barrios porque junto con la temporada nos ocurren otras cosas. Acá protegemos con Operativo Sol o equivalentes, en cambio acá están los niños que no están en clase, cuyos padres están trabajando en temporada y hay un exceso de tránsito. Tiempo, lugar y persona es una mirada importante para poder determinar lo que le está pasando, más allá del prejuicio que uno pueda tener de dónde son las cosas. Lo último que quería decir que el dato no es un número; cada dato es una persona, en este caso un niño, con un nombre, con una edad, al que le pasa algo y cuya familia se afecta. Ese dato se debe transformar en información y en acción para poder hacer algo. De acción es de lo que va a hablar mi compañero Jorge.

*-Aplausos de los presentes.*

**Sr. Ungaro:** Yo trabajo como director de un grupo de investigación radicado en la UNMDP, llamado “Promoción de la Salud”. He creado ese grupo en el año 1994, una de mis preocupaciones al crearlo fue precisamente a través de una información periodística en Mar del Plata en la cual se hacía referencia que en ese año había aumentado un 40% la mortalidad por accidentes de tránsito. El haber trabajado durante mucho tiempo en el área de epidemiología me decidió a crear el grupo de investigación para tratar de hacer algo en el tema. Nos hemos ido asociando con distintas instituciones, el INE, hemos conformado incluso una ONG, pero todo para desarrollar acciones de investigación y transferencia. Soy nacido en Mar del Plata, viví toda mi vida en Mar del Plata y siempre fue mi esperanza resolver de alguna forma un problema prioritario. He llamado a esta exposición “Del diagnóstico a la acción en prevención de accidentes de tránsito”. Recién la doctor Ubeda les mostró el tema de la información; yo les voy a mostrar cómo hemos logrado en muchas comunidades del país impactar con acciones concretas. Se mostró recién la importancia de pasar del dato a la información y la acción y les voy a mostrar un hecho que muestra las distintas miradas, como decía ella. Se hizo una investigación sobre 104 accidentes viales, donde están los factores distinguidos por la tríada epidemiológica, según el registro policial y según el autor. El registro policial identifica 140 factores y el autor identifica 630 factores, precisamente porque son objetivos distintos. Una vez el doctor Nicora me dijo que él tiene la responsabilidad de encontrar responsables y yo de investigar factores de riesgo; tenemos objetivos

distintos en nuestro trabajo. El registro policial identificó 125 factores humanos (89% del total), en cambio el autor identificó 120 (19%), factores vehiculares: 11% el registro policial, 31% el autor y acá está lo más importante: el registro policial no identificaba factores ambientales porque evidentemente no le interesaba pero el autor encontró el 50% de todos los factores de riesgo como ambientales. Acá un mapeo de las muertes en el año 2002 según información proporcionada por Fiscalía, donde vemos con distintos colores –verdes son los peatones, amarillos los ciclistas, azules los motociclistas y rojos los automovilistas- cómo se distribuyen en la ciudad. Esto tiene un claro patrón ambiental porque el hecho de que se distribuyan los peatones en determinado lugar tiene que ver con el ambiente. Por ejemplo, en Estrada frente a la escuela 22 ustedes ven un semáforo verde habilitado para la circulación y sin embargo los chicos cruzan esquivando vehículos, un camión de transporte pesado cruzando en rojo (todo esto a la hora de salida y entrada a la escuela), un colectivo que termina de pasar en rojo, un camión con acoplado girando en rojo, pero miren dónde están ubicados esos chicos en el rincón, charlando cómodamente en el lugar donde se encuentran los camiones. Eso fue entre las 12 y la 1 del mediodía. En cambio, cuando está el policía de tránsito todo está en orden y no ha pasado nada. Este arbusto inocente está en Constitución y la Costa, puede perfectamente tapar el tránsito y aparecer un auto de atrás, si ustedes tratan de aparecer allí van a ver que tiene dificultades para ver lo que pasa. El kiosco de Colón y Buenos Aires ha provocado muchos accidentes graves y con muertes simplemente porque tapa la visión del costado; ahí supuestamente hay semáforo, no pasa nada, pero por ejemplo cuando pasó la autobomba hace unos años se llevó por delante un auto que terminó matando dos ancianos. Otro hecho ambiental es la concordancia de distintos tipos de transporte en la misma vía; esto desde la seguridad del tránsito se constituye en un hecho aberrante porque nadie puede pensar que dos ciclistas pueden compartir la vía con transporte pesado; en seguridad vial lo que se trata es de separar el peatón por la vereda, las bicicletas por las autovías y los vehículos pesados por otras vías. Ahí vemos otro motociclista sin casco pero haciendo malabares entre todo el tránsito pesado. En San Martín de los Andes nosotros iniciamos un proyecto en el '95, como decía la doctor Ubeda, y en otras ciudades del país donde pudimos observar y hacer diagnósticos para transferencia. Este proyecto en el cual participaron varias sociedades científicas mostró que cada localidad muestran realidades totalmente distintas en cada lugar. En San Martín de los Andes no es o mismo que en Rafaela, Río Gallegos o Junín. En Rafaela ustedes ven que los amarillos y los azules –bicicletas y motos- casi el 80% de los lesionados en vehículos de dos ruedas. En cambio, en Río Gallegos ustedes ven que la mayor parte son rojos –obviamente autos, por el factor climático- con atropellamiento de peatones, lo mismo que en Junín que la mayor parte son atropellamientos peatonales y motocicletas. Lo que muestra esto es que cada lugar tiene una particularidad en la forma de accidentarse; no pueden hacerse diagnósticos totalmente globales. Hay que entender lo que son los microambientes. El hecho que yo les mostraba frente a la escuela 22 es un microambiente: es un sistema que ocurre en un determinado momento en determinado lugar; llega la temporada, eso desaparece y llega otra cosa. En Rafaela, una ciudad que tiene 100.000 habitantes, donde a través del Plan Estratégico Rafaela se implementaron medidas de prevención, particularmente se diseñaron gráficos con el Municipio de Rafaela. Ahí vemos tres o cuatro personas arriba de bicicletas o motos, utilizando esas imágenes los docentes identificaban los riesgos y las conductas preventivas, lo generalizaban en sus grupos de trabajo y luego lo llevaban a sus alumnos que hacían exactamente lo mismo y ahí vemos los alumnos exponiendo los factores de riesgo. Sobre lo indicado se construyeron biciesendas, todos los ciclistas circulando en las biciesendas y los vehículos obviamente no invaden la senda de las bicicletas. Ahí está un mapa de riesgo realizado en Rafaela, flechita roja indica un punto negro, que es donde hubo de 10 a 100 accidentes. ¿Por qué había tantas lesiones? Fuimos a ver y había un arbusto que tapaba la visibilidad, se podó el arbusto y se terminaron los accidentes. Acá vemos la ciudad de Rafaela también, está cortada por las rutas 34 y 40 (la 34 une Rosario con todo el norte y la 40 une Santa Fe con Córdoba); había muchos chicos atropellados, se individualizó dónde iban los chicos a la escuela, se establecieron puntos de corte en la ruta establecidos con el Municipio y de esta forma se redujeron totalmente los atropellamientos peatonales de chicos en las escuelas. ¿Cuál fue el resultado? Esto está hecho por bienio desde el '98 y la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito bajó de más de 18/100.000 a menos de la mitad. Este es un trabajo que se organizó como sistema de información con el Municipio, que lo va siguiendo año a año. Todo el mundo cuenta cuántos muertos tienen por año y están esperando siempre que baje la cifra. En la provincia de Neuquén, con fondos del Banco Mundial, se realizó una investigación de accidentes de tránsito particularmente en toda la provincia. Se establecieron tres sitios centinelas y una unidad centinela que

vigila la ruta 237, que es la que va hasta Bariloche, con lo cual es un lugar de alta accidentalidad. Se construyó un instrumento en el cual había indicaciones de cuál era la característica del acontecimiento y de las víctimas, o sea, tanto de cómo pasó sino a quién le pasó, en tiempo, lugar y persona como decía la doctora Ubeda. ¿Qué se hizo? Se logró mapear, por ejemplo, toda la zona norte e inclusive la ciudad de Chos Malal y ven que en el diario Río Negro el 6 de junio de 2004 aparece una noticia que dice que “las estadísticas de accidentes efectuadas en la ciudad indican que el 80% son bicicletas y lo que hizo el Concejo Deliberante fue organizar el tránsito de la ciudad a través de la reglamentación para ciclistas, que no había. Si ustedes determinan los factores de riesgo y no se hace nada siguen ocurriendo como la que ocurrió este año que hubo diez muertos por colisión de un ómnibus y un camión. Villa La Angostura es otro lugar donde estuvimos trabajando con los sistemas. Allí tienen la península de Quetihue con la cantidad de ciclistas que se caían allí, con lesiones muy graves y la flecha indica ese punto importante de conflicto, donde chocó una camioneta con un camión y ahí ustedes ven los factores de riesgo, se ven claramente los tres ambientes. Hubo ocho muertos en ese lugar. En los años 2004, 2005, también financiados con fondos del Banco Mundial, se organizaron proyectos de prevención en cinco ciudades del país, entre las cuales organizadas cinco ciudades de la provincia de Neuquén. ¿Qué se hizo allí? Se hizo un diagnóstico con participación comunitaria, se capacitó a todos los representantes institucionales específicamente para poder identificar cuáles son los medios para impactar. Durante cuatro años se ha logrado con un operativo que no haya lesionados en la fiesta del 20 de enero que tienen allá durante una semana, donde había una multiplicidad de factores que ocasionaban muchos muertos y lesionados. En los últimos cuatro años no ha habido lesionados durante el operativo. Este año hemos sido convocados como expertos para la determinación de prioridades en salud y quería mencionar que accidentes de tránsito fue establecido como una de las prioridades; justamente el foro de investigación está constituido por el CONICET, la Organización Panamericana de la Salud, el auspicio de la Municipalidad de Olavarría y la Academia Nacional de Medicina. Una de las cosas que se buscó ahí es determinar las prioridades como para que se puedan aportar fondos para hacer investigaciones con impacto. La propuesta nuestra –que es precisamente para Mar del Plata- la hicimos a través del Plan Estratégico, la presenté hace varios años y que es repetir la experiencia que venimos haciendo en el país a través del desarrollo de un CEAP en las condiciones mencionadas por la doctora Ubeda, y la elaboración e implementación de un programa de seguridad vial para el Partido. Si no hay un programa con acciones que puedan ser evaluables, no se puede evaluar el impacto; las acciones sueltas no dan resultado. Tiene que haber un programa que tenga objetivos, que sea con participación multiinstitucional, porque cada uno tiene una mirada, tiene parte de la respuesta hacia el conjunto. Nada más, gracias.

**Sr. Benzo:** Muchas gracias a Viviana Roca, a los funcionarios concejales y a toda la gente presente. Quiero decir que vengo como docente de la Universidad Nacional de Mar del Plata en el sentido de que lo que nosotros hemos hecho en nuestra cátedra es una confrontación entre la observación empírica y la ley de tránsito provincial para ver qué nos sugiere esto y cuáles serían los caminos o remedios que vemos desde el punto de vista legal y empírico para poder dar una solución concreta al problema de Mar del Plata. En principio nos hemos tomado algún trabajo y acá la doctora Ubeda ha hablado con mucho detalle del tema de las cifras. Nosotros comenzamos fuertemente esta inquietud a partir de las cifras del Defensor del Pueblo de la Nación, doctor Mondino, que hizo públicos los 10.351 muertes ocurridas en Argentina el año anterior con motivo de los accidentes de tránsito. Tomemos esta cifra como para poder sugerir qué resultaría si nuestra comunidad tomase conciencia de que esto representa 53 catástrofes y algo más como las de Cromañón por año o 16 guerras de Malvinas completas cada año en Argentina con motivo de los accidentes de tránsito. Luego tomamos otras cifras, hemos querido cruzarlas con cifras del país, porque acá tenemos 10.351 muertes, una tendencia que se mantiene idéntica en los últimos cinco años (o sea, hay que multiplicar por este tiempo), hablamos de 120.000 heridos aproximadamente en Argentina con motivo de los accidentes de tránsito. En el mundo, la cifra está en 1.200.000 personas que mueren por año en accidentes de tránsito y 50 millones que quedan incapacitados. En atención al tiempo quisiera acotar alguna cuestión muy puntual al respecto, esto es, cuál es el universo más afectado. La doctora Ubeda en su visión de pediatra acotada muy bien que la principal causa de muerte en Argentina entre 1 y 34 años son los accidentes de tránsito y si tomamos el universo total de la población estamos hablando de la tercera causa de muerte en Argentina. Pero hay otros datos complementarios a lo que ella decía. De cada 100 chicos de 1 a 4 años que fallece en el país,

36 murieron tras un accidente de tránsito; en la franja de 3 a 15 años, 45 fallecieron en calles o rutas del país y 70 de cada 100 jóvenes de entre 15 y 24 años perdieron la vida en un accidente de tránsito. La tendencia en el mundo es definitivamente creciente pero con una salvedad: va a ser mucho más creciente en los países pobres que en los países desarrollados. Esto es, que mientras se espera que en la Unión Europea un 28% sea la tendencia de crecimiento de accidentes, estas cifras se disparan en el caso de la India y de China a un 147%. Si cruzamos todos estos datos para una primera conclusión tenemos que las víctimas propiciatorias de estos accidentes son personas que viven en países pobres, son jóvenes y generalmente son masculinos los más involucrados en esta clase de accidentes. Teníamos datos de Mar del Plata, yo ahora dudo de darlos, después de todo lo escuchado pero si atiendo a los datos que dio el Departamento de Accidentología Vial de la MGP, estamos hablando que en el año 2005 hubo 80 muertes y 1.147 heridos en accidentes. Lo preocupante, además de que cada vida por cierto nos tendría que sumir en una profunda preocupación, es que esta cifra es definitivamente creciente comparada con la del año 2002: el incremento es del 150% en el caso de las muertes y de un 168% en tres años respecto de los heridos. ¿Cómo estamos en el aspecto legal? Tenemos una ley nacional, una ley provincial y tenemos disposiciones municipales. Globalmente –y esta es una opinión personal, así quiero que la tomen- el déficit principal no viene por el lado de la ley; simplemente nos confrontamos con algo que los argentinos conocemos sobradamente y es que las leyes son buenas pero no se cumplen. Entonces acá tenemos un serio problema, no en sí en la norma sino en el cumplimiento de la norma, en esta anomia que se ha extendido por toda la sociedad y es lo que nos pone en grandes problemas en nuestra vida en sociedad. En principio, la ley de tránsito provincial no es demasiado compleja para nosotros los abogados pero son 155 artículos con múltiples incisos y si bien el artículo 20° del Código Civil reputa que la ley es conocida para todos los ciudadanos, la verdad es que no todos los ciudadanos conocen la ley. Por lo tanto, desde nuestro punto de vista, lo que sería prioritario es remarcar aquellos puntos básicos vinculados con la ley que tienen que ver con un mejoramiento lo más pronto posible de esta situación definitivamente preocupante. Uno de los aspectos que más se cumple últimamente es el uso del cinturón de seguridad; lejos de estar en contra de semejante cuestión porque parece que realmente es muy eficiente, sin embargo si lo analizamos desde un punto de vista más profundo tiene que ver con un aspecto egoísta. Esto es, uno ve que las mayores infracciones se cometen atados a un cinturón de seguridad, es decir, aquel que participa de una picada obviamente que va a ir atado, muchas veces vemos mucha gente hablando por teléfono celular pero que va atado con su cinturón de seguridad. No está mal que lleve el cinturón de seguridad pero lo que quiero decir muy fuertemente es que lo que parece estar debilitado en nuestra sociedad y en nuestros conductores es un principio básico –derecho que nos viene del Derecho Romano- que es el no dañar a otro, es decir, no cuidar la vida de los terceros inocentes que no tienen absolutamente nada que ver y que con las víctimas propiciatorias principales en muchos casos en los accidentes. Espero que Mar del Plata sea mejor en este sentido cuando hablo del no cumplimiento de la ley. En Buenos Aires y hasta esta última modificación, un 76% de los cientos de miles de infracciones que se hacen cada día en el tránsito no tienen sanción ninguna. Esto es que por desbordes de los juzgados, por cómo está implementado el sistema y demás, aun cuando el infractor fuese detectado no hay sanción en 2 de cada 3 infracciones detectadas en Buenos Aires. Aquí, en tanto hay una Ordenanza Fiscal que contiene ciertos obstáculos para quien no esté al día en estos puntos, pienso que la cifra será bastante menor. La ciudad de Buenos Aires acaba de aprobar un Código de Transporte y Tránsito que tiene 297 artículos, más complejo todavía que los 155 que teníamos en la provincia. ¿Cuáles son las infracciones que uno ve como más graves y que están expresamente sancionadas por la ley de tránsito de la provincia de Buenos Aires y que rige en Mar del Plata? En principio, el uso del teléfono celular durante el manejo creo que ha alcanzado la característica de pandemia en nuestra ciudad. Creo que las zonas más desarrolladas, como por ejemplo la calle Güemes, el Puerto, el centro de la ciudad, son lugares donde es muy raro encontrar conductores que no vayan hablando mientras manejan. ¿Cuál es la gravedad de esta conducta? No sólo es quitar una mano del volante para conducir sino que la atención de ese individuo se desplaza completamente a otro lugar muy lejos de allí de donde está circulando con su vehículo en ese momento. Potencialmente las consecuencias son nefastas. Segunda cuestión, autos sin luces, con defensas antirreglamentarias, un estado de conservación deplorable y en este punto debemos también decir algo. La persona que lleva una defensa antirreglamentaria está convirtiendo a su auto en un vehículo más propio para derribar el muro de Berlín que para circular por las calles de Mar del Plata. Y esa es una infracción de ejecución permanente porque permanentemente está circulando y esto agrava las consecuencias en vida y lesiones

para las personas a niveles impensados. Respecto a los autos sin luces o en condiciones deplorables, no hay argumento socioeconómico alguno que pueda amparar esta clase de conductas. La realidad es que cuando se trata de amparar la vida de un tercero o de un semejante, aunque sea lamentable, ...lamentable hasta cierto punto porque posiblemente la carga de gas que lleve ese vehículo valga lo mismo que el foquito que no ha puesto y que hace que ese auto circule sin luz por las calles de la ciudad. En cuanto al exceso de velocidad, está perfectamente establecido cuáles son las velocidades reglamentarias en la ley –60 km en avenidas, 40 km por calles, 20 km en intersecciones no semaforizadas- pero lo increíble es que todo esto se discuta y se ponga en debate cuando la ley es tan clara en estos aspectos. Ni hablar del tema de alcoholemia y drogadicción –ahora hay controles- que significan un comportamiento absolutamente nefasto y extremadamente peligroso. Qué decir de la doble y triple fila, en calles como Güemes creo que ya forman parte del folclore urbano; yo no sé cómo se sentirá la gente que estaciona junto a la acera –discriminado seguramente- porque todo el mundo estaciona en doble y triple fila, es una cosa realmente seria, lo mismo pasa en frente de los colegios. El tema de los vidrios polarizados significa la imposibilidad de detectar, por ejemplo, la infracción de ir hablando por celular; pone en entredicho la seguridad urbana, es gente que circula “encapuchada” por la ciudad, no sé por qué, y también la imposibilidad de practicar el manejo defensivo, esto es, al privar de visión al vehículo que va detrás del que tiene los vidrios polarizados, evidentemente se está privando a un conductor responsable de un elemento centro como es controlar al resto de los conductores para ver como tiene que maniobrar. Vehículos sin chapas patente, o con patentes dibujadas o cubiertas por plásticos muy pintorescos que evidentemente significan una búsqueda de impunidad ante la posibilidad de cometer una infracción para que una multa fotográfica, por ejemplo, no pueda determinar cuál es la persona que cometió la infracción. Automóviles sin seguro de responsabilidad civil hacia terceros. Conforme a estadísticas de las compañías aseguradoras, aproximadamente el 50% del parque automotor nacional está circulando sin seguro; esto significa ni más ni menos que una revictimización de la ya situación tremenda de la víctima de accidente de tránsito ya que no sólo lo incapacita desde el punto de vista de la salud (en muchos casos de la vida) sino que además no va a tener ninguna posibilidad de recuperar un solo centavo de esa persona que se ha insolventado deliberadamente a los fines de no responder ante la posibilidad de un accidente de tránsito. No hay que ser un experto en el tema de sociología para ver que esta serie de infracciones, sobre todo las más notorias como vidrios polarizados, el tema de las defensas, hablar por celular, etc, practicadas de manera sistemática hacen que el conductor entre en una espiral en la cual cuando comete una infracción pequeña se ve tentado a cometer una más grande al ver que no hay sanción, que la impunidad es total. Algunas cositas más que hacemos nosotros en nuestra vida cotidiana cuando nos desplazamos por las calles. A veces parece que es la largada de una carrera de Fórmula 1 cuando la luz del semáforo se pone de verde a amarillo; lejos de frenar, los conductores invariablemente aceleran con las consecuencias muy nefastas de que avanza el conductor que viene por la otra intersección y se producen los choques. Vehículos detenidos sobre las rayas que demarcan la senda peatonal; no sé si pensarán que es la obra de algún artista plástico urbano que lo ha hecho ahí vaya a saber por qué razón, es decir qué sentido tienen esas rayas que estén pintadas en la calle. Las personas que usan curiosos airbag con forma de niños, chiquitos manejando con el papá en el volante, que uno dice “acá estamos en un problema”, si esta persona piensa cuidar la vida de su hijo así, no preguntemos qué va a hacer con la vida de los terceros. Francamente poner al chiquito entre el volante y el cuerpo de esa persona es garantizarle con altas probabilidades un accidente serio. La manera de circular en rotonda es notable, se practica de una forma puntualmente inversa a la que establece la ley, pero con una disciplina extraordinaria, acá nadie se equivoca. La persona que venía circulando por la rotonda invariablemente detiene su vehículo para que ingrese el que viene, que es justamente el que no tiene prioridad, cosa muy llamativa, pero es una forma muy llamativa de ejemplificar el desconocimiento de la ley, porque no decir el antitestimonio muchas veces de la autoridad, se ven vehículos policiales, de inspección de tránsito que no están en las mismas condiciones que debieran estar, algunos de ellos sin chapa patente, etc. Creo que esto tiene una potencialidad muy seria en tanto es la autoridad y lo que esto significa para la comunidad. Cada noche en la ciudad asistimos a una nube muy curiosa de motos en deplorable estado, con chicos, circulando a altísimas velocidades, muchas veces en contramano, con semáforos en rojo, son los llamados servicios delivery. Sé que algo hay de todo esto, pero francamente esa es una realidad que también uno confronta. La ignorancia de parte de los conductores de, por ejemplo y estoy hablando de la obligación de llevar la luz baja encendida las 24 horas del día, particularmente en las rutas provinciales y nacionales, en las cuales

los conductores no saben cuál es la luz baja, uno ve vehículos circulando con la luz de posición o sin luces. Parece que son nociones de física cuántica, pero la verdad que es muy sencillo, saber cuál es la luz de posición, cuál es la luz baja y cuál la alta; bien, pareciera que los conductores en ese punto se les complica demasiado la vida. Muchas veces también la indiferencia que encuentran los agentes encargados de hacer cumplir la ley, que no saben si es teñida de simple indiferencia o a veces ignorancia de la propia ley y se ven infracciones cometidas a la vista de la autoridad y que sin embargo no tienen sanción alguna. Escuchaba el otro día decir a un politólogo decir con respecto a esta situación, porque muchas veces dicen, “la autoridad tiene problemas, que la moral, que a mí me han pedido tal o cual cosa”, obviamente el tema del cohecho, la coima como se conoce, supone un agente activo y un agente pasivo en todo esto. Un politólogo decía el otro día y me parecía muy cierto “el argentino rechaza enfáticamente toda forma de corrupción en la cual él no participe”. Y en ese sentido me parece que hay un estandar, una doble moral muy particular, sobre todo que no participe como beneficiario, pero esa condena a la conducta de los demás y no mirarse a uno mismo para ver cómo está actuando. En cuanto a las propuestas,, un RENAT, -Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito- confiable sería un sueño maravilloso, que no decir de contar con una licencia de conducir única a la manera del DNI, esto es, una persona en Mar del Plata comete una infracción, tiene un radio de 100 kilómetros a la redonda, no he contado los Partidos, pero hay diez o doce posibilidades de sacar otra licencia y la informatización, el intercambio de información que existe en los Municipios es sumamente acotado, por no decir nulo, con lo cual tiene la posibilidad insisto de poder violar permanentemente la ley. En el tema de las multas, sé que hay un proyecto del concejal Malaguti, es una Ordenanza que no sé si ya está aprobado, el sistema de puntos. Francamente la multa económica me parece personalmente que es un sistema antidemocrático. Si bien hubo un Presidente que decía que la víscera más sensible del hombre es el bolsillo, la multa tiene un defecto y es que al desconocer quien tiene que aplicar la multa cuál es el caudal económico del infractor, una multa que puede ser insignificante para unos, para otros puede ser un mundo, así que no me parece en ese punto que sea el mejor de los sistemas. Sí el sistema de puntos, como se ha dicho, a ver la realización de cursos y tareas comunitarias, los retiros parciales y totales de la licencia de conducir, “dificultades” adicionales al momento que el infractor vaya a renovar su licencia, otros costos, otros exámenes que deba hacer, naturalmente compartir la información con los infractores con las compañías de seguros y el seguro para ese infractor sea mucho más caro que para el conductor responsable que no ha registrado ninguna clase de accidentes, ni incidentes en un lapso anterior, una prohibición de salir del país, por qué no. Mucha gente pudiente, seguramente le molestaría el hecho de no poder salir del país porque tiene una infracción de tránsito y eso ha sido comunicado a la Dirección Nacional de Migraciones y naturalmente el hecho de poder ejercer de manera eficiente lo que es el poder de policía. Algunas pequeñas ideas vinculadas con esto. Vengo aquí como docente y en este punto quiero hablar de una limitación que tiene la educación. La educación es por lejos el camino más seguro, el camino mejor, el camino que toda sociedad civilizada y responsable debe transitar. El detalle es que las consecuencias o los remedios que provee la educación se producen a mediano y largo plazo, por tanto combinando educación con una política de control adecuado, yo creo que tendríamos un mix, una combinación muy adecuada para poder mejorar tan pronto como sea posible la situación nuestra. Puntualmente me parece que hay algunas nociones básicas que debiéramos sistemática y eficazmente poner en la cabeza de los conductores, no muchas. Me olvidé de los 155 artículos y simplemente quisiera centrarme en cuatro o cinco que todo conductor debiera conocer como si fuese su número de documento de identidad, su número de teléfono, celular, lo que sea. Primero, la prioridad absoluta del conductor del vehículo que avanza sobre la derecha en un intersección no semaforizada, tan sencillo como eso. Acá nuevamente parece que para muchos conductores, yo no sé si es física cuántica, pero el tema de la derecha o la izquierda es un tema totalmente desconocido. Segunda cuestión, la prioridad absoluta del peatón en una senda demarcada o imaginaria respecto de la persona que conduce un vehículo, así esté en infracción. El peatón tiene la prioridad, diríamos que casi ni admitiría prueba en contrario respecto de esa situación tan particular que asume el peatón cruzando naturalmente por la senda peatonal demarcada o imaginaria en la intersección de las calles. El conductor debe conducir en todo tiempo, día y noche y avisar con antelación necesaria la maniobra que va a realizar, con las luces de giro, con las balizas, cincuenta metros antes. En las calles o en las avenidas 100 metros antes que maniobra va a realizar. Esto facilitaría enormemente el manejo defensivo del resto de los conductores y traería un mejoramiento muy claro. Por cierto que respetar estrictamente las velocidades permitidas y manejar haciendo lo que se llama manejo defensivo, controlando todos los factores, no solo mi

vehículo. Ahí terminarían en principio mis recomendaciones, con estas cuatro o cinco cosas básicas para poder tener rápidamente una mejora palpable, verificable en nuestra sociedad. ¿Cómo se podría hacer esto? Naturalmente con los cursos de manejo en el momento de la obtención de la licencia, con campañas específicas, con obleas adheridas obligatoriamente al parabrisas que las puede estar viendo permanentemente el conductor, en las audiencias en los Juzgados de Faltas, etc. Los obstáculos de superficie por más molestos que puedan ser demuestran su eficiencia y por otro dato sociológico -muy triste para la condición humana-, parece también empíricamente demostrado que para muchos conductores el desprecio por la vida del semejante es directamente proporcional al cuidado de su vehículo, que no le vaya a pasar nada al coche. No importa si estoy atropellando a un chico o a una abuela, importa que el auto esté bien; entonces los obstáculos de superficie suponen una dificultad que podría ordenar el tránsito adecuadamente. Un tema central es la conducta de los conductores profesionales. Evidentemente y aunque sea duro de decir, esto es claramente un agravante, aquella persona que tiene una habilitación profesional se supone que reúne requisitos adicionales al que tiene cualquier conductor y si uno lo analiza desde el punto de vista del derecho, (por lo que se llama la teoría del riesgo provecho), estas personas no solo tienen habitualidad y profesionalidad, sino que se están sirviendo de la calle para obtener un lucro. Mientras que el común de los conductores apenas usa la calle para desplazarse de un lugar a otro, aquí se está obteniendo un lucro en desplazamiento, es decir, taxistas, remiseros, repartidores, etc; todos ellos tienen una responsabilidad especial al momento de circular por la calle. Esto también debiera ir combinado con lo que llamaríamos señalamiento positivo, es decir, aquellos buenos conductores sean profesionales o comunes debieran contar con ventajas adicionales, por ejemplo al momento de su renovación de licencia de taxi, de remis, de lo que sea, es decir, esto es una combinación en dosis exactas de premios y castigos de tal forma que funcione adecuadamente el sistema. Evidentemente no se puede tener un agente de tránsito en cada esquina y nuevamente ese Presidente de la República decía que el hombre es bueno, pero si se lo controla es mejor, por lo cual más allá del tema del control que pueda haber, creo que lo que hay que transmitir adecuadamente es que para cualquier ciudadano de nuestro país, de nuestra ciudad, el hecho de tener un accidente de tránsito es algo grave, algo costoso, que no es lo mismo tener un accidente, que no tenerlo. Si alguien alegremente pasa por la situación de un accidente de tránsito y en esta situación de anomia en la cual vivimos es muy posible que vuelva a cometer nuevas infracciones. Por lo tanto, esta convicción a través del costo de los seguros, de la dificultad del curso adicional al cual va a tener que concurrir, del costo nuevamente de una licencia, de tantas otras cosas, o del retiro de la licencia y el no poder circular, no va a poder ir a Buzios si puede o a no sé donde, porque del país no va a poder salir ni al Uruguay, todas estas situaciones tienen que poner a la persona en la situación de ver que es muy costoso, que es muy difícil para él tener un accidente de tránsito. En definitiva y quiero cumplir con el tiempo que se me ha asignado quiero decir que si vamos en este camino, vamos a estar violando una norma básica de la ecología y del humanismo más pleno que es el principal valor, que es el de la vida humano, y lo peor de todo es que estamos en camino a invertir esta ecuación natural en la cual son los hijos los que entierran a los padres, para terminar siendo los padres los que entierran a sus hijos. Muchas gracias.

*-Aplausos*

**Sra. Silvia:** Gracias. Ahora invitamos al licenciado Ricardo Vega, licenciado en Criminalística, perito en Accidentología Vial, titular de APRAVAT, Asociación Pro ayuda a Víctimas del Tránsito.

**Sr. Vega:** Y accidentados, por desgracia. En primer lugar, quiero agradecer a la gente que nos ha invitado y celebrar esta convocatoria que esperemos que sea el primer eslabón de una larga cadena de acontecimientos donde podamos hablar, podamos poner el tránsito en debate, podamos dejar de esconder el accidente debajo de la alfombra y esto sirva para empezar a hacer cosas relacionadas con el accidente. A mí me toca la parte más fea o más triste que es hablar como víctima de accidentes de tránsito, donde no puedo dejar de lado mi profesión, trabajo permanentemente haciendo pericias y alrededor de los accidentes de tránsito y como voluntario estoy presidiendo en este momento la Asociación de Víctimas de Accidentes, todo el día estoy rodeado o de accidentados o de accidentes, por eso estoy bastante empapado en este tema lamentablemente. Me toca la parte más difícil y la más triste, porque además tengo que hacer un pequeño esbozo al que le toque, porque las víctimas de accidente de tránsito desde hace mucho tiempo, desde que nos empezamos a juntar, no solamente acá, he participado

en congresos de víctimas de accidentes y asociaciones en otras ciudades, han venido de muchos lugares y vemos las víctimas de accidentes como de vez en cuando hay alguna reacción espasmódica por parte del Estado ante un accidente de gran magnitud, ante un hecho catastrófico se hace alguna campaña, se invierte algún pequeño dinero, se saca la gente a la calle, se controla un tiempo y después no pasa absolutamente nada. Lo hemos visto hace poquito con el tema de los choferes de colectivos, hizo falta que un canal de televisión, un noticiero investigue y ponga de manifiesto lo que todos sabíamos desde hace muchos años. Era un secreto a voces que los choferes rebotaban en las terminales de micros y descansaban apenas lo que duraba la limpieza del colectivo, para salir de vuelta para su destino nuevo y eso provocaba muchísimos accidentes; lamentablemente tuvo que salir en la televisión, ponerlo en los medios para que se empiece a hacer controles. Lo que queremos decir nosotros es que estamos cansados, hemos perdido muchísimo tiempo en empezar a hacer cosas y el tiempo en accidentología lamentablemente se paga con víctimas, algunas de las víctimas son heridos y algunas otras son fallecidos lamentablemente. Yo tengo unas estadísticas acá, no sé si serán muy confiables, pero tengo que en Mar del Plata en el 2002 se produjeron 32 muertes y en el 2005, 80, con más de 1.100 heridos, que es lo lamentable. Si esto es cierto, tenemos 14 heridos por cada fallecido. A nivel nacional tengo estadísticas que hablan de 7.000, de 8.000, de 10.000 muertes por año, si seguimos las misma estadística tendremos más de 120 o 140 mil heridos, que es una cifra que no podemos tolerar, qué sociedad puede tolerar seguir andando este ritmo, seguir perdiendo seres queridos, amigos, familiares o siendo víctimas nosotros mismos de accidentes de tránsito, creemos que se pueden hacer un montón de cosas, pensamos que el accidente de tránsito mal llamado accidente de tránsito, a nosotros nos gusta hablar de “siniestros viales”, por que sino el accidente al nombrarlo así da idea de una cuestión azarosa que escapa a la voluntad del hombre contra la cual no se puede hacer nada y lamentablemente esto no es cierto. Más del 90% de los accidentes, según la estadística que manejo a intervenido el factor humano, o sea todos nosotros, desde los que caminamos, los peatones que también tenemos nuestra parte de culpa, los ciclistas, los motociclistas, los que manejamos autos; el tránsito, como dice una ONG amiga, lo hacemos entre todos y está entre todos la obligación de evitarlos, tenemos que pensarlo de esa manera. Tenemos muchas cosas que decir en relación a los accidentes de tránsito, en virtud del poco tiempo que disponemos y para no aburrir a los concurrentes hemos resumido muchísimo nuestra exposición. Lo que queremos decir es que se pueden hacer un montón de cosas, esto no es un tsunami, no es un hecho natural, al que tenemos que mirar cómo se sucede, escaparnos y después volver, porque se produce todos los días, es constante esto. Hay muchas cosas que se pueden hacer y se han hecho en ciudades de este país, se han hecho en países vecinos, en el primer mundo, se trabaja en serio en lugares en donde yo tengo información, España, Francia y Alemania y realmente se invierte en la prevención de accidentes de tránsito. Tengamos en cuenta que la única manera de evitar un accidente de tránsito es la prevención, no hay otra, sino prevenimos y el accidente se produce lo que tenemos que hacer es atender a las víctimas, que bastante nos necesitan. Lamentablemente vemos como en Mar del Plata, que no escapa a la realidad argentina, se invierte prácticamente nada en prevención de accidentes y muchísimo menos que nada en la asistencia a las víctimas de accidentes de tránsito. Qué paradoja, porque todos los planes, los programas y las campañas de prevención de accidentes se hacen para que los accidentes disminuyan, pero no solamente por el hecho de que el accidente tenga un numerito menos, o un numerito más a fin de año, sino que hay que tratar de que los accidentes disminuyan, en virtud de que lo que queremos es que haya menos víctimas de accidentes de tránsito, menos fallecidos y menos heridos, pero lamentablemente cuando el accidente se produce nadie acude en socorro de las víctimas. Nosotros concurrimos todos los días al Hospital Interzonal, que es donde confluye la mayor cantidad de heridos y vemos como se hace muy poco, además de la atención primaria, después a la víctima de accidentes se la deja totalmente desamparada. Nosotros sabemos que es una obligación inherente del Estado indelegable, la educación, la justicia, la seguridad y la salud. Nadie pone una escuela para generar un negocio o invierte en un hospital para después obtener un lucro. En tránsito, mire qué paradoja, con muy poca inversión se obtienen muchísimas ganancias. Hablemos solamente de la tarjeta de estacionamiento medido que hace poco tiempo aumentó su valor al 100%, de las patentes, de los registros de conducir, de las infracciones, de las multas, hay un montón de recursos que genera el accidente de tránsito y lamentablemente no se invierte absolutamente nada o muy poco en el tema de la prevención y de la asistencia a las víctimas. Nosotros siempre nos preguntamos lo mismo,. Nunca pudimos tener alguna cifra cierta de todo esto, pero sabemos que las cifras de inversión en prevención, - que repito, es la única manera de evitar un accidente-, son muy bajas en comparación a lo que se

recauda. Por eso aprovechamos esta ocasión para hacer un llamado. Nosotros sabemos que en esta casa, en este Palacio Municipal están las personas que tiene que tomar decisiones y que son quienes de alguna manera manejan nuestros destinos en relación a esto; esperemos que esto sea un llamado de atención que sirva para poner en mente de los legisladores, del Poder Ejecutivo, de los encargados de las áreas respectivas que hay que invertir en prevención y en asistencia a las víctimas de accidentes. No hay otra manera de evitarlo. Sabemos que atrás de cada número, atrás de cada cifra hay un nombre, hay un apellido, hay un rostro, muchos de nosotros fuimos víctimas de accidentes, yo quisiera saber quién de acá no conoce o tiene en su entorno un accidentado, un familiar o un amigo, debemos ser muy pocos lamentablemente y nosotros nos encontramos en la asociación con gente que viene todos los días por causas de accidentes de tránsito, por supuesto, algunos heridos, algunos están llorando algún fallecido, pero lamentablemente en ese momento ya es tarde, esperemos que la gente que tiene que tomar decisiones esté iluminada al momento de hacerlo y que piense además cada accidentado, cada persona que está sufriendo en ese momento es un ciudadano de Mar del Plata que paga sus impuestos y que merece ser escuchado, atendido y asistido en el momento que lo precisa y que además es un votante. El día de mañana esa persona va a emitir un sufragio y una de las cosas que tenemos en cuenta los accidentados son las políticas de prevención de accidentes, las campañas, los programas y los planes que lamentablemente vemos que no hay. Ideas hay, presupuesto hay, lo que hace falta es voluntad política y coraje para tomar las decisiones. Señores, pienso que es el momento de ponerse los pantalones largos en este aspecto, somos todos grandes y tenemos que entender de una vez por todas que tenemos que prevenir los accidentes y tenemos que asistir a las víctimas, porque si no lo hacemos vamos a seguir haciendo lo que estamos haciendo y vamos a obtener los resultados que estamos obteniendo. Creo que ninguno está conforme con esto. Así que desde nuestro modesto punto de vista este es el panorama que tenemos, estamos esperanzados y creemos que esto es el primer eslabón de una cadena de hechos que nos van a llevar a una solución o por lo menos a corregir y controlar un poco este descontrol realmente que tenemos en Mar del Plata y en la zona. Estamos muy halagados, esperemos que esto se traduzca en trabajos concretos y estamos a disposición de quien nos necesite para aportar nuestro punto de vista. Muchísimas gracias por la atención y hasta la próxima reunión.

*-Aplausos*

**Sra. Silvia:** Ahora va a hacer su presentación el ingeniero Juan Antonio Bilbao, ex Director de Transporte de la Provincia de Buenos Aires.

**Sr. Bilbao:** Buenos día a todos, agradezco profundamente la invitación que me hicieron llegar por parte del Concejo Deliberante. Yo no soy una persona joven, tengo unos cuantos años y de activa participación en mi carrera en la problemática de la ingeniería de tránsito y en algún momento con activa participación en el tema de los accidentes de tránsito. He escuchado con mucha atención a los oradores, especialmente al doctor Ungaro y esto me hace recordar que cuando yo me inicié en esta temática leí en un trabajo de la Organización Mundial de la Salud una expresión que decía “los accidentes no son accidentales” y coincido con lo que dijo el orador anterior: siempre hay una componente que es la que desencadena el siniestro que no fue previsto en tiempo y forma. Se ha hecho alguna experiencia realmente importante, no se si usted recordará doctor Ungaro al doctor Isaac Liser que fue colaborador mí e hicimos un trabajo muy importante en Mar del Plata sobre la base de mil quinientas encuestas con conductores de larga distancia, que sirvió para elaborar un estudio y conclusiones sobre el efecto de la fatiga en los conductores de larga distancia. El trabajo realmente interesante e importante no tuvo eco en este país, no fue publicado, no lo consideró el Ministerio de Trabajo, ni lo consideraron las organizaciones empresarias del transporte y los problemas de hace treinta años tienen plena vigencia hoy. El tema del rebote que decía el orador anterior en los conductores de larga distancia y las consecuencias a la vista tiene plena vigencia. Yo les cuento que el doctor Isaac Liser se llevó ese trabajo a Inglaterra y lo expuso en un congreso internacional, tuvo tanto éxito, porque era el único trabajo a nivel mundial en ese momento que trataba ese tema. No volvió más al país, se quedó como consultor de la Oficina Panamericana de la Salud y ha venido alguna vez a la Argentina como consultor externo a emitir alguna opinión sobre los problemas de nuestro país. Este problema del tránsito y de los accidentes del tránsito no es nuevo, lo tuvieron los países de Europa en la década del '50, cuando después de la segunda guerra mundial las fábricas que ya no hacían más

armamentos, pasaron a fabricar automóviles, entonces la tendencia de la tasa de accidentes fue tan grande que obligó a los países a crear instituciones, como Francia, la prevención Rutiers o en Inglaterra la Real Sociedad para la prevención de accidentes para diseñar políticas y acciones que tiendan a corregir el problema que en ese momento era gravísimo. En este país y en función de los años que tengo, yo he escuchado infinidad de veces y he participado en muchos foros donde este tema se ha discutido. ¿Cuáles son los resultados que tenemos hoy? Estamos número 28 a nivel mundial en cuanto a la tasa de víctimas fatales por cada 100.000 habitantes. Tenemos, desde el punto de vista de la ingeniería de tránsito, los accidentes se miden por cada 100 millones de vehículos/kilómetro, es decir se hace una relación entre las víctimas y la circulación total que tiene el país y estamos seis o siete veces en una posición más grave que cualquiera de los países más evolucionados del mundo, es decir, la situación es realmente grave. Algunas ONGs, he estado investigando por Internet, dicen que en la Argentina hay u\$s 10.000.000.000.- de pérdidas económicas anualmente. Yo creo que se quedan cortos, porque si bien hay algunas discrepancias en cuanto a la cantidad de víctimas fatales, algunas ONG dicen siete mil quinientos, otras dicen diez mil y sí coinciden en cuanto a la relación de heridos por cada víctima fatal, tendríamos en el orden de ciento veinte o ciento cuarenta mil heridos anuales. ¿Pero cuántos accidentes sin víctimas tenemos que tienen un costo tremendo? Entonces rebobinemos y vayamos a la definición de este problema. El tránsito en el cual hay tres componentes, que desde el punto de vista de lo que llaman los epidemiólogos, el triángulo epidemiológico, hay tres vehículos, camino, calzada y el factor humano. Estadísticamente se dice que la participación del factor humano está en el orden del 80%, el que lo otro sería vehículo y camino, pero cada país tiene su situación particular. Porque un camino donde el camino vial o la red urbana está totalmente deteriorada, la participación o causal de la parte vial puede ser mucho más mayor o no. Un país donde tiene un parque automotor deteriorado y las VTV sirven solamente para recaudar, también, porque se va y se busca a la persona que tiene recursos para pagar la VTV, pero no se va a fiscalizar dónde están los vehículos deteriorados. Desde el punto de vista de la circulación, un accidente de tránsito es consecuencia de un conflicto en la circulación, donde intervienen esos tres componentes. Ese conflicto se convierte en siniestro cuando hay víctimas y también es siniestro desde el punto de vista de las compañías de seguro cuando no hay víctimas. La pregunta es ¿cuántos son? ¿cuánto valen? ¿cuáles son las causales? ¿qué estudio orgánico se realiza para determinar realmente qué participación tiene cada uno de los factores? El doctor Ungaro y la doctora hicieron una demostración muy interesante desde mi punto de vista. Hablaron de puntos negros y los puntos negros son los lugares donde se producen la concentración de accidentes y, como segundo paso, tenemos que ver qué tipos de accidentes, quiénes intervinieron, cuáles son las condiciones ambientales, cuáles son los aspectos humanos o vehiculares que intervinieron en cada uno de los accidentes. Entonces, como decía Ungaro, un arbusto—cuyo efecto se resuelve en 10 minutos, cortándolo— obstruye la visibilidad y provoca accidentes. No quiero extenderme mucho porque acá se ha dicho lo más importante. Creo que debemos arrancar por un sistema de tránsito disciplinado y ordenado. Para eso no tenemos que buscar los datos para llegar a la información, tener un diagnóstico y diseñar acciones; tenemos que saber de ingeniería de tránsito, tenemos que copiar lo que hacen en otros países, no tenemos por qué ponernos a inventar cosas. El doctor que habló anteriormente hizo una descripción muy rápida de la problemática de la ciudad de Mar del Plata. ¿Para qué sirve la ochava? La ochava es el triángulo de visibilidad que debe tener una intersección para ver cuándo viene el vehículo por la otra arteria. En esta ciudad —y ustedes véanlo en todas partes— los vehículos están estacionados en las ochavas y a veces camiones inmensos donde uno tiene que asomar la trompa del vehículo para ver quién es el que viene. La prioridad de paso: la ley, como principio general, dice que el que viene por la derecha tiene prioridad de paso pero también la ley dice que la prioridad se regula en función de determinados dispositivos; si hay una señal de “Pare” o un semáforo. Pero uno se para en una intersección y quiere pasar pero hay un señor que viene a 200 metros a 80 kilómetros por hora y tiene prioridad de paso y si uno se larga recibe una de esas porque dicen “no, pero tiene prioridad de paso”. No es así. Y cuando uno a veces va al extranjero y se disciplina en el tránsito de esos países del primer mundo, viene acá y está tres días porque no puede pasar porque nadie respeta al prójimo. Todos quieren ejercer el poder que les da esa “arma” que es el vehículo. ¿Las arterias para qué son? Para circular. El estacionamiento es una facilidad que da la ciudad a los vecinos pero no son las arterias para estacionar. Cuando ustedes bloquean ambos laterales, están reduciendo la capacidad en un 40% o 60% y entonces el tránsito se hace más lento. En los horarios de descarga —inadecuados— vehículos en doble fila, en tercer fila. El auto estacionado en la parada del ómnibus. Es cierto que hay que legislar para que

el conductor profesional realmente sea responsable y tenga un sistema de puntos para que lo sancionen porque él tiene doble responsabilidad con relación a los demás. Creo que si nosotros comenzamos por diseñar un sistema de ordenamiento racional aplicando un esquema interdisciplinario -es decir, necesitamos médicos, especialistas en ingeniería de tránsito, ver el aspecto pedagógico, ver cómo la prevención, incorporar la educación vial en las escuelas- donde la cantidad de conflictos va a disminuir considerablemente y, consecuentemente, la siniestralidad. Algo sumamente importante que únicamente lo trataron los médicos es el tema de la información, los datos, la estadística. No hay un sistema estadístico, orgánico, metodológicamente diseñado para tener conclusiones referentes a esos tres componentes que entran dentro de la componente del accidente de tránsito. No hay un sistema estadístico y no vamos a tener resultados inmediatos pero al cabo de un año vamos a poder tener planos con puntos negros donde vamos a investigar, por ejemplo, que en una avenida como Independencia o Juan B. Justo, que el sistema de iluminación que tienen las avenidas de Mar del Plata es malísimo porque de noche, con la condición que establece la ley de circular con la luz baja, no se ve al obstáculo, al peatón, al ciclista, cuyo vehículo no reúne el más mínimo requisito que impone la ley; el caso del motociclista, en fin, todas exigencias que impone la ley y que no se cumplen. Entonces a veces para tener determinadas conclusiones no tenemos que esperar tres años para que la estadística nos diga un hecho que es evidente. Como consejo, en función de la experiencia que tengo, debemos arrancar por diseñar un sistema de circulación orgánico para la ciudad y disciplinado, Segundo, para ir adelantando, promover que en las escuelas comience el tema de la educación vial. Tercero, debemos tener a nivel municipal y provincial y nacional, un sistema estadístico que nos permita recopilar todos los datos necesarios para, en cada caso, poder confeccionar los planos con los puntos negros, sea en rutas, en áreas urbanas, y en función de la investigación que en cada caso se haga tener diagnósticos que nos permitan diseñar acciones específicas. Si no, todo esto va a quedar como un foro más y va a seguir la tendencia creciente de este serio problema que tiene la sociedad argentina. Nada más.

*-Aplausos.*

*-Ante una pregunta fuera de micrófono, responde el*

**Sr. Bilbao:** Creo que la respuesta va en dos partes. Primero, no hay en las áreas específicas, cargos públicos donde hay responsabilidad de llevar esto adelante, equipos técnicos que estén en condiciones de evaluar el cumplimiento de las normativas y aconsejar a los niveles superiores las acciones que se deben llevar a cabo. Esto es porque hay un vacío de políticas, esto se ha dicho acá, debe ser una política de Estado y no hay una política de Estado. Los organismos nacionales que llevan a cabo este tipo de estudios se quejan porque no hay presupuesto y ustedes saben que en este país donde no hay presupuesto no hay nada. Porque, como decía el doctor, hay muchos que si están en el negocio promueven las acciones; si no están en el negocio, no les interesa nada. Por otra parte, hay un aspecto muy importante que es la capacitación y formación de los funcionarios que tienen a su cargo el contralor. Es decir, yo no puedo tener a un zorro para que esté detrás de una planta buscando a alguien que pasó con la luz roja. Debo tener un inspector que venga y diga “señor, en tal parte hay un bache”; a veces por esquivar un bache se produce un accidente. La policía –por quien siento un gran respeto porque he tenido una colaboración muy grande con ellos- debe estar verificando que a la noche no me pasen camiones sin luces. Yo soy discapacitado como consecuencia de un accidente de tránsito y consecuencia de que en un lugar la ingeniería vial no hizo lo que tenía que hacer: una curva con peralte negativo. Entonces en determinada velocidad, un día de lluvia salí despedido y me tragué una columna y ese lugar está en un lugar de Mar del Plata que es a la altura del Faro hay una curva con peralte negativo y cada vez que paso veo que la columna falta porque alguien se le llevó por delante ya que en 30 años no se corrigió ese problema. Esto es lo mismo que aquella persona que tiene una gotera en su casa, convive con la gotera y cada vez que llueve pone un balde o palangana para juntar el agua; acá se convive con problemas porque son parte de nuestra sociedad y nadie hace nada para cambiar eso.

**Sr. Ovcak:** Buen día, agradezco en nombre del Centro de Ingenieros y del Colegio de Ingenieros Distrito II la posibilidad de participar de esta jornada de trabajo. Nosotros hace años que venimos siguiendo el tema de la accidentología vial y la necesidad de poner orden en el tránsito. De hecho, el año pasado hicimos unas jornadas sobre servicios públicos y una de las jornadas justamente fue

“Tráfico de orden urbano”, que voy a dejar una copia a quienes nos invitaron. Hay muchas cosas que ya se han dicho por lo cual vamos a tratar de ser breves. Mar del Plata es una ciudad que tiene una importancia a nivel de país, noveno lugar entre las ciudades más importantes, tiene 632.000 habitantes según el último censo corregido, una superficie de 1.453 km<sup>2</sup>, 286.000 viviendas, una población activa del 63%, una población mayor de 65 años del 11%, una esperanza de vida de 73 años, una tasa de escolaridad del 95% y hay aproximadamente unos 180.000, 200.000 vehículos; en temporada alta hay un 20%, 30% más según lo que nos comentan las aseguradoras. Mar del Plata posee características que la ubican potencialmente como un centro global de logística y transporte –tenemos puerto, estación ferrocarrilera que se está intentando construir, un aeropuerto, pretendemos un tren rápido- y la posibilidad de comercio internacional con la vinculación con un corredor bioceánico (Mar del Plata-Bahía Blanca-Talcahuano) genera una potencialidad en el tránsito en aumento, sobre todo en el tránsito del transporte. Aparte las rutas regionales, por las características de cómo se fue expandiendo la ciudad, para pasar de la ruta 11 de Santa Clara a Miramar o de la Ruta 2 a la 226 o a la 88 y viceversa pasar por el centro de la ciudad, o sea que tenemos un caudal importante de transporte público que pasa por el centro de la ciudad. Consecuentemente tenemos déficit en materia de ordenamiento de tránsito tanto preventivo como de infraestructura y tiene un lugar destacado en accidentología de tránsito. La ciudad es un conglomerado urbano complejo que requiere seguridad y el ordenamiento y la disminución del número de accidentes de tránsito contribuye a esa seguridad. La cuestión de la seguridad en el tránsito es una visión interdisciplinaria que se construye desde la propia sociedad con políticas que lleven a ese ordenamiento. Por lo tanto, requiere de planificación y una organización permanente en ese sentido. Se requiere de un plan de señalización integral, un plan de recuperación de pavimentos y calles, construcción de ciclovías, programa de alumbrado público, programa de prevención y educación vial; todo esto contribuirá a la disminución de los accidentes de tránsito y del costo social asociado –mayor orden urbano, mayor ahorro de energía por disminución de contaminación ambiental-. Fíjense esta esquina semaforizada, ¿qué nos lleva a pensar esto? Falta de educación vial, falta de información vial. Acá hay otra foto: hay una obra, uno frenó de golpe y tres se apilaron. Estas son fotos reales. Falta de control: vehículos que no pueden circular por las calles y circulan igual, personas manejando con alto cansancio o alcoholizadas, obras públicas mal señalizadas en medio de la calle. Todos estos son factores de riesgo que luego llevan a estas cifras que hablan de prácticamente 10.000 muertes al año, entre 1993-2003, que son los datos que tenemos. En el año 2004 el 46,7% de los muertos eran menores de 30 años, 7 de cada 10 de sexo masculino, 7 de cada 10 accidentes se produjeron en zonas urbanas, pero 6 de cada 10 muertos se produjeron en rutas o caminos rurales. El día domingo es la jornada de mayor cantidad de accidentes, prácticamente 18,2% del total, el costo económico de esto dado por las aseguradoras hablan de 4.500 millones de dólares anuales, considerando las indemnizaciones, rehabilitaciones y pérdida de la producción. Esta es una evaluación del costo social. Esta es la fuente de recursos, más allá de las multas y demás. Si nosotros bajamos el número de accidentes, el costo social se reduce y esa es la fuente de recursos para invertir. Según la Asociación Marplatense de Asesores y Productores, el 50% de las víctimas fatales son sostén de familia, las principales causas de accidentes son el exceso de velocidad, el alcohol, el cinturón de seguridad, el estado de las vías, el mantenimiento de los vehículos y la violación de las normas de tránsito; el 44% de las muertes son peatones; el 27% son conductores; el 13% ciclistas y el 15% motos. En Mar del Plata tenemos entre 180.000 y 200.000 vehículos registrados, se calcula que el 20% está fuera de uso y aproximadamente un 60% circula con protección de seguro. Sobre un promedio aproximado de 3.000 accidentes de tránsito por año, 2.700 resultan con lesiones, 300 quedan hospitalizados y el 4% son víctimas fatales. De los accidentes con lesiones, aproximadamente 870 resultan de choques entre automóviles, 670 por motos, 460 por bicicletas y 700 fueron peatones. Estos son datos del 2003. ¿Qué vemos? Persistente desorden del tránsito, el motivo principal es el crecimiento del parque automotor; vehículos más veloces y capaces de transportar más carga; parque automotor deteriorado; condiciones de vida exigentes; estrés, cansancio, longevidad, etc; trama urbana diseñada para menor cantidad de vehículos más livianos y menos veloces. Esto nos recuerda que la tecnología avanza y que el diseño de nuestra ciudad está hecho para otra tecnología y para otro estado de cosas. Motivos particulares: libre circulación de vehículos de tracción a sangre, libre circulación de vehículos de máquinas viales; de colectivos de larga distancia, de camiones de gran porte y con acoplado por la ciudad (no hay señales de restricción en ese sentido); detección entre semáforos innecesarios, mal coordinados; detección de vehículos en doble fila sin control, invasión de conos de visibilidad en esquinas, divisores de calzada, etc; contaminación de cartelera de publicidad sin control; venta

ambulante, limpiavidrios, mendacidad, etc; cruce de calzada por peatones en cualquier lugar; veredas invadidas. Bueno, acá hay algunas fotos que hemos querido mostrar: un kiosco invadiendo prácticamente toda la vereda en San Martín y Catamarca; Rivadavia al 3000, frente a Los Gallegos, la gente pasando por entre los vehículos, sale distendida del centro de compras y cruza por la mitad sin mirar; vehículos de larga distancia en Tres de Febrero al 2900 que cuando llega la temporada estival los vemos por todos lados; Rivadavia al 3100 vehículo en doble fila descargando y luego de 15 minutos había otro y sólo había una sola cola de vehículos esperando el semáforo de Independencia y Rivadavia porque había una mano totalmente imposibilitada. Los colectivos en la senda rápida, al lado de la línea amarilla pasando entre vehículos. Luro e Yrigoyen, está la senda peatonal pero no hay semáforo peatonal. San Martín y Catamarca, la gente pasando por la calle, no hay ni semáforo peatonal ni senda peatonal. Moreno al 2300, un “reciclador urbano” con su carrito, fíjense que la foto está tomada desde la vereda, y la calle prácticamente no se ve porque el nivel de iluminación de la calle es muy inferior al de la vereda. Antiguamente predominaba la idea de que al tránsito se lo controlaba con algunos elementos como el semáforo; sin embargo, hoy predomina el concepto de que la señalización constituye un sistema en el cual están incluidos entre otros la señalización luminosa, vertical, horizontal, el centro de comando centralizado computarizado de tránsito, el control on line con cámaras de video, la medición permanente de flujos de tránsito, el TAC –que es una antena de radiofrecuencia para la priorización de pasos de colectivos-, etc. Esto es, más tecnología asociada al ordenamiento y control del tránsito. Esto que ven es un centro de comando de tránsito de la ciudad de Buenos Aires, cerca del Obelisco, tiene videowall, gente atendiendo las 24 horas, acá ven y observan on line las cámaras de tránsito de distintos puntos de la ciudad. Buenos Aires tiene varios centros como éste asociados, hay un comando central que comanda otros centros de tránsito, se recepcionan los reclamos de la Municipalidad, tiene seguimientos de vehículos por sistema GPS, tiene detección de flujo de tránsito a través de espiras y los reciben las computadoras y tienen sistemas inteligentes que van migrando de programas de acuerdo a la necesidad y de acuerdo a la situación que está viviendo el tránsito. Nosotros en Mar del Plata también tenemos un centro de control de tránsito, desde donde se pueden programar todos los semáforos de la malla central –aproximadamente 130 semáforos-, tiene capacidad para atender hasta 15 programas de tránsito. Se puede establecer una semana automática, previendo incluso el ingreso a la ciudad, facilitando la salida o distintas contingencias. Evidentemente nosotros no lo utilizamos en ese sentido; es una picardía porque las principales ciudades del país lo tienen y lo usan. Una de las ideas que nosotros propiciamos es que justamente este elemento –que es un elemento importante, de alto costo- se debe expandir su uso hasta el máximo de las posibilidades. Es un equipo que permite incorporarle sistemas de detección de flujos de tránsito, llevar estadísticas de velocidad, de cantidad de vehículos, de tipo de vehículos, tiene dos cámaras (San Martín y la Costa y Luro e Independencia) que permiten hacer conteos de tránsito, monitorear comportamientos, todo destinado a mejorar la calidad del tránsito de la ciudad. Habría que establecer un control y una atención de reclamos de las 24 horas porque una de las principales cuestiones que acá hablábamos era la información y la necesidad de tomar acciones a través de la información porque si no sabemos qué está pasando en la ciudad difícilmente podamos tomar acciones y es importante que recojamos toda la información que los vecinos nos puedan brindar respecto de los problemas del tránsito. Debemos estudiar qué pasa con los accidentes de tránsito; los mismos no deben ser solamente una foto en el diario, una información periodística o estadística sino que hay que estudiarlos para poder tomar decisiones. En otras ciudades como Rosario se ha establecido un sistema similar al que planteaba el doctor Ungaro, donde de la información de los accidentes la Municipalidad va dando respuestas. Hay que instalar nuevos semáforos, evidentemente hay que generar un anillo de circulación en la ciudad, privilegiado con onda verde, cosa que uno pueda trasladarse de un punto a otro de la ciudad eligiendo, por lo menos, dos posibles caminos para avanzar rápidamente. En Luro, la onda verde se corta en San Juan; en Colón se corta en Guido; Juan B. Justo no tiene; el Boulevard Patricio Peralta Ramos se ha extendido hasta Alem pero hacia delante no hay. Hay muchos sectores de la ciudad hoy complejizados desde el punto de vista del tránsito que tienen los semáforos pero no están coordinados y entonces los mismos se convierten en obstáculos. A veces, de noche, como no hay tránsito la gente los ignora por miedo a ser asaltado y todo esto se puede corregir cuando un monitoreo on line y uno ve desde la computadora que no hay suficiente tránsito como para requerir el pare del semáforo se puede poner en intermitente en forma automática desde la computadora central. La medición permanente de densidad de tránsito permite tomar distintas políticas respecto a por dónde derivar, qué calles tomar, qué programas de tránsito

poner, todo tendiente a ordenar el tránsito y hacer que la circulación sea lo más fluida posible con el menor número de paradas. Cuando el tránsito es inseguro y desordenado se convierte de por sí en obstáculo que para ser sorteado, otros producen infracciones de tránsito. La instalación de carteles inteligentes asociados al sistema, es simplemente poner un equipo que le permite mostrar lo que uno escribe en la computadora y que informa respecto a si hay una disminución de la calzada por reparaciones o si hay un accidente que hay que derivar por otro lado. Se le puede dar mensajes de educación vial permanentemente al usuario que va paseando o va viajando por la ciudad y va viendo esos mensajes y se va educando. Luego está otra posibilidad tecnológica que se maneja desde un centro de comando, que es la calzada reversible -que son estos semáforos que están aquí, ustedes lo habrán visto en Leandro Alem en Buenos Aires- y cuando el tránsito tiene una tendencia de ingreso a la ciudad se abren distintas calzadas o se cierran de acuerdo al flujo de tránsito. Cuando hay más tránsito ingresante se le da más carriles para venir o para ir. Las cámaras de televisión también sirven para medir flujo de tránsito, no solamente se hacen con anillos en la calzada, estas dos fotos muestran por ejemplo cuando las cámaras están enfocadas con un programa virtual, cuando se ubica el vehículo aquí el tránsito le da la posibilidad de giro, se monitorea presencia, la presencia del vehículo clasificado que yo quiero que gire, monitorea datos, toma datos, monitorea incidentes, aquí hay una especie de espiras virtuales donde la cámara está tomando y contando que es lo que está sucediendo. También a través de un dentro de comando inteligente se puede hacer a través de pilones retráctiles lugares que uno puede acceder o no, lugares clasificados, no puede pasar el tránsito en determinado horario, a determinado horario está la pizona y si no, se baja y el tránsito pasa. En este caso son equipos semaforizados que privilegian el giro a la izquierda de un determinado vehículo o colectivo; en este caso solo buses, una antena Tac y un controlador de tránsito, cuando viene el colectivo que está equipado con la antena, recibe la señal el semáforo, le da la indicación, cuando termina la fase del semáforo le da seis segundos para que gire. Asociado a este sistema también está como controlador, como educador, un sistema de detección fotográfica de infracciones de tránsito en intersecciones semaforizadas. Los accidentes de tránsito tienen una vinculación directa con los semáforos. Dice: "Por violar sus indicaciones, no aceptación de los conductores a las restricciones que limitan los desplazamientos, violación por parte de peatones y ciclistas de conocimiento de las normas respectivas, los accidentes más graves se producen precisamente en los cruces semaforizados". La estadística de accidentes en Mar del Plata -año 1997- estas son algunas tomadas del propio Municipio: Colón e Independencia: doce accidentes, ocho heridos, seis muertos (Colón e Independencia es una intersección semaforizada hace muchos años). Jacinto Peralta Ramos y Rosales: nueve accidentes, nueve heridos. Juan B. Justo y Cerrito: ocho accidentes, ocho heridos, un muerto. Juan B. Justo y Jara: siete accidentes, nueve heridos. Pringles y Alem: siete accidentes, siete heridos. Jacinto Peralta Ramos y Génova: siete accidentes, seis heridos, cuatro muertos. Champagnat y Juan B. Justo: seis accidentes, tres heridos, tres muertos. Colón y Pampa: seis accidentes, seis heridos y así hay una larga estadística de accidentes producidos en semáforos. En cuanto a la señalización reglamentaria, hay que hacer un plan de reacondicionamiento, de mantenimiento de la señalización, no sé si lo alcanzaran a verlo pero en Cardiel y Tejedor hay una...en realidad en Tejedor toda la señalización vertical informativa, presenta deterioro, en Jara y Garay -esta es lo que queda de la nueva, un pedazo de la señal- pero si recorren toda la intersección la mayoría está dañada, golpeada. Esto es San Martín 2900, la salida de la Municipalidad, está el caño puesto, no tiene señales. Jara y Santa Cruz, no hay señales, esto es la parada de micros. Esto es Diagonal Pueyrredon y Rivadavia, hay una señal de permitido estacionar, sin embargo cuando uno deja el vehículo acá le hacen la multa, no está el cartel que dice en qué horario no está permitido estacionar. Esto es Figueroa Alcorta, en Buenos Aires, fíjense la demarcación horizontal, todas las indicaciones de velocidad máxima, todos los carriles delimitados, esto mejora el ordenamiento del tránsito e indica también al conductor cuál es su velocidad máxima. Para poder controlar y para poder sancionar el conductor tiene que tener la información clara, precisa de qué es lo que tiene que hacer en la vía, cuál es la velocidad máxima, esto tiene que estar permanentemente bien indicado. Por ejemplo aquí en Moreno y Pampa hay una señal informando que hay una loma de burro, justo al lado de la loma de burro, cuando uno se choca la loma de burro ve la señal. La señal de loma de burro tiene que estar instalada por lo menos setenta u ochenta metros antes como para preparar al conductor, aparte tienen que ser señales reflectivas para que se vean de noche también. En definitiva, la señalización debe de estar en perfectas condiciones, tiene que ser abundante para que la gente pueda poder cumplir con las normativas de la señal. En cuanto a la informativa turística, el turista generalmente se mueve, desconoce la ciudad, debe

de haber señalización en distintos lugares, plazas, el ingreso del acceso de la ciudad para que sepa hacia dónde dirigirse y no deambular por la ciudad sin saber las alturas, las calles que esta recorriendo. Demarcación horizontal. Aquí también pueden observar, esto es Rivadavia esquina La Rioja, acá hay un semáforo, no hay demarcación horizontal. Rivadavia esquina Catamarca, la gente pasea entre los vehículos, no hay demarcación, ni línea de "pare", ni senda peatonal. En las rotondas -que es una vieja preocupación en la ciudad- cuando no se pueden eliminar las rotondas se ordena el tránsito, entonces se semaforiza el acceso, el ingreso y la salida de la rotonda. Un elemento importante a tener en cuenta es la recuperación de pavimentos y calles. Como hoy dijo alguien "por esquivar un bache, se produce un accidente". Y acá estamos en la escuela de la calle Tejedor hay un lindo bache justo en la línea de frenado, así que el que lo ve frena y el que lo quiere esquivar, el que lo conoce y lo quiere esquivar se manda una maniobra que muchas veces termina en un accidente. Esto es Falkner y Tejedor, cuando uno pasa la esquina se encuentra el bache, justo ahí en el cruce, frena de golpe y el que viene de costado se lo engancha. Hay unos cuantos en la ciudad. Evidentemente hay que implementar un plan de recuperación de la vía pública, no se podrá hacer en un año, pero nosotros pensamos que en un plan de ocho años se puede recuperar prácticamente el ochenta por ciento del deterioro que la ciudad tiene. Se pueden reducir los costos de inversión con determinadas estrategias como, por ejemplo, la tercerización de la planta de hormigón y concreto asfáltico, las obras viales al acceso portuario, el puerto tiene que tener acceso de ingreso y salida clasificada, hay que hacer una red clasificada de carga, hay que recuperar los caminos rurales quizá a través de un consorcio regional de mantenimiento de caminos rurales, hay que repavimentar los caminos vecinales, hay que construir nuevos pavimentos, sobre todo hay que construir ciclovías por donde pueda transitar en forma segura aquellos que transitan en moto o en bicicleta. Esto también es alumbrado público, acá lamentablemente no se puede ver muy bien pero aquí estaba esta persona recogiendo sus residuos y llevándolos a un transporte. Esta es una vista desde la esquina -aquí estaba alojado- ustedes pueden ver como las veredas, los comercios, cuál es la relación de la iluminación de los comercios con relación a la vía pública, esto es Moreno casi Santa Fe. Moreno y Funes, por Moreno hay una buena iluminación en esta cuadra, porque evidentemente son artefactos nuevos, pero cuando llegamos a Funes vemos para allá y no se ve nada, los ojos de los seres humanos vemos en dos instancias, con luz o sin luz, pero los centros nerviosos son distintos, entonces cuando hay mucha iluminación vemos con unos centros nerviosos y cuando hay muy poca iluminación vemos con otros. Entonces si estamos parados en un lugar donde hay mucha luz cuando vemos la oscuridad, vemos oscuridad o sea no hay posibilidad...cuando ingresamos en la oscuridad vemos un poco mejor. Esta situación hace que si no hay uniformidad y no hay niveles acordes a los que el tránsito necesita se produce o deslumbramiento o directamente pérdida de visión. Esto es lo que hoy hablaba usted ingeniero y decía que en las avenidas de la ciudad cuando vienen las luces de frente uno no ve nada, ve luces que viene de frente y nada más, pero pierde noción y de vista a los peatones y a los ciclistas. Evidentemente hay que hacer una mejora en este aspecto, en cuanto a la iluminación tiene que haber un programa que permita categorizar las arterias, que permita clasificar niveles, niveles de uniformidad, hay normas en ese sentido que existen y que deben cumplirse. Por último, hay que implementar un programa de educación vial, fundamentalmente para niños, adolescentes y ancianos a través de todos los medios educativos, municipales, privados, provinciales, impulsar políticas destinadas a prevenir las faltas del tránsito mediante la correcta señalización, la acción preventiva de los agentes de tránsito y el uso de modernas tecnologías de gestión que permitan la acción efectiva en los juzgados de falta. Establecer una campaña de educación masiva tendiendo a cambiar hábitos y potenciar su efecto teniendo continuidad, esto que hablábamos que los hechos aislados no nos llevan a ninguna parte sino únicamente un programa a través de objetivos a alcanzar que puedan ser medibles. Propuesta comunicacional, informar y concientizar respecto de los beneficios de cumplir con las normas de tránsito vigente con el consabido aumento de la calidad de vida, haciendo referencia al orden, a los derechos del peatón, a las normas de señalización, prevención de accidentes, alcoholismo etc. Percepción a lograr al público una ciudad más ordenada, una ciudad más ordenada es una ciudad más segura, educación vial para la comunidad, pista de educación vial infantil para que los chicos puedan conocer mejor las señales. Cursos destinados a la comunidad y a la orientación al turista con algunos títulos como puede ser a nivel tránsito "la juventud viaja con seguridad", entrenamiento de seguridad para motociclistas, entrenamiento de seguridad para ciclomotores, programa de seguridad para camiones, los ancianos como peatones en la calle, conductores de edad avanzada, orientación al turista, programas de seguridad en la escuela. Esto es una apretada síntesis de lo que queríamos decir.

**Sr. Fernández:** Buenos días. Lo mío va a ser muy corto. Realmente le agradezco a la concejal Roca la invitación y la apertura que ha tenido con todos ustedes, este es un tema que definitivamente debemos encarar entre todos. Yo lo digo desde el día que asumí, ojalá fuese así, pero sabemos que es imposible, desde mi Dirección no existe una solución para el tema sino es con la opinión y la colaboración de absolutamente todos ustedes y de mucha gente más -creo yo- así que yo les agradezco. He venido a escucharlos con mi mejor predisposición, a llevarme inquietudes, les puedo asegurar que además de lo que escuche voy a leer la desgrabación de todo esto y seguramente y espero que dentro de no mucho tiempo estemos todos juntos más que en jornadas de diálogo en talleres para generarnos propuestas concretas. Nuevamente les agradezco la presencia, en mi nombre y en el de la concejal y espero verlos no dentro de mucho tiempo en jornadas de trabajo más intensas. Gracias.

**Sra. Roca:** Nos falta una sola persona más que queríamos escucharlo porque este es un grupo de empresarios muy jóvenes de sistemas de automatización y control que es el gran tema que nos estaba planteando hoy el ingeniero y el Colegio de Ingenieros que ha hecho un resumen absolutamente meticuloso y preciso de lo que nos está pasando. Me parece que estas son las cosas que hay que ir agregando a la posibilidad de un programa integral de tránsito en Mar del Plata. Creo que estamos todos cada vez más comprometidos, sé que la jornada se extendió bastante pero el compromiso está y acá están los actores principales que han sido cada uno de ustedes que nos han dado y nos han demostrado que algo más se puede hacer en Mar del Plata y sobre eso hay que seguir trabajando. Invitamos al señor Díaz.

**Sr. Díaz:** Buenos días, mi nombre es Carlos Díaz, voy a hacer breve porque mucho de la presentación que yo iba a hacer ya la hizo el señor. Nosotros fuimos convocados porque somos una empresa de desarrollo de sistemas electrónicos y nos propusieron presentar la posibilidad de mejorar la prevención de los accidentes de tránsito en base a un mejoramiento de los sistemas de semáforos. Hoy día el paradigma de la impresión de un automovilista es que el semáforo es una molestia, le entorpece, lo demora, porque le quita tiempo, porque siempre sale con el tiempo ajustado a donde quiere ir y a veces eso es lo que motiva al no respeto o a no darle la importancia que tienen los semáforos. No tenemos como conciencia que un semáforo es un instrumento que nos brinda la posibilidad, la facilidad para transportarnos, para movilizarnos de un lugar a otro y además salvaguarda vidas. Entonces la premisa, el paradigma que tenemos que tenemos que realmente plantear es que el semáforo es una herramienta y controla el tránsito vehicular. Nosotros planteamos que toda esta mejora de un sistema de semáforos no es cara, siempre se tiene la imagen de que una cosa así es algo muy caro, hoy día con los desarrollos tecnológicos que se tienen, que ya están, que son desarrollos nacionales, locales, se puede implementar esto, los costos no serían grandes porque no tenemos que hacer los desarrollos, no se implementarían tecnologías específicamente para esto. Hoy día existen muchas tecnologías que son totalmente programables a este fin y esa programación depende de lo que se necesite porque estos sistemas abiertos se pueden programar en base a la necesidad que planteen los ingenieros viales, las necesidades locales y día a día si se tiene un sistema centralizado "on line" como se ha dicho, se puede hacer que todo esto vaya variando momento a momento de que se necesite y muchas otras más prestaciones, porque también la plataforma, la red prearmada puede servir para apoyar a otras cosas como por ejemplo el control de las líneas de colectivo que no traería costos aparejados como por ejemplo lo puede tener un sistema basado en GPS, se puede tener también un sistema de previsión para funcionamiento de emergencia, todos vimos hace unos días cuando se cortó la luz en Mar del Plata todos los semáforos se quedaron sin funcionamiento en las zonas en que hubo cortes de luz. Bueno, se puede dotar de un sistema de energía propio para evitar estas situaciones. Y también como ya se dijo, la programación dependiendo del día. Y para no hablar en el aire, vamos al aspecto práctico que muchos se deben preguntar ¿cuánto cuesta todo esto?. Para darles ejemplo, un kit básico de semáforos, una esquina, puede ser cubierta con un costo de \$ 600.= a \$ 800.= y eso es un costo que puede alcanzar cualquier empresa con tecnologías locales sin necesidad de importarlas o tener que desarrollarlas. Esa era la presentación que queríamos hacer. Muchas gracias.

**Sra. Roca:** Yo quiero hacer una acotación más a los empresarios que hoy vinieron. Mucha gente joven, el señor Depalo que es uno de los representantes de la empresa, vino hace muy poco tiempo de Italia y

decidió volver a la Argentina con este tipo de proyectos. Esto también es fundamental que lo entendamos, que hay mucha gente en la ciudad de Mar del Plata que esta apostando por la ciudad y que de alguna manera esto es una contribución de los empresarios nacionales que se han capacitado afuera en muchos de estos temas que tienen que ver con la automatización o sistematización de lo que es todo el ámbito tecnológico. Me encantaría escuchar al inspector Forastiero, que es de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires y han estado toda la jornada y yo les agradezco la paciencia y la permanencia y me parece que nos va a dar un espectro que es muy importante y después no sé si la colega, la gente del Colegio de Psicólogos es otra mirada que nosotros no queríamos dejar pasar, si quiere hacer algún cierre al respecto.

**Sr. Forastiero:** Buenos días, le agradezco al Concejo Deliberante la invitación. Nosotros en sí representamos la Seguridad Vial del Ministerio de Gobierno y Seguridad, tenemos gente especializada en el tema, dentro de la seguridad vial, dentro del Ministerio que se aboca a todas estas cuestiones, gente que tiene las estadísticas, también está acostumbrada a estas invitaciones que normalmente vienen del Concejo Deliberante o las escuelas a ir a transmitir todo lo relacionado a seguridad vial. Yo soy el jefe de zona de Mar del Plata, donde tenemos siete destacamentos; en realidad no estamos muy comprometidos con lo que es la ciudad en sí, dentro del Municipio, pero sí tenemos y estamos comprometidos con los controles de rutas, autopistas y ese es el rol que tenemos. En realidad hay una emergencia vial que todos saben y que manifestaron toda la gente que ha estado invitada acá, pero nosotros fundamentalmente tenemos el problema con la velocidad en las rutas donde indudablemente la gente no respeta mucho a pesar de que no está legislado y en este momento de parte del Gobernador de la Provincia se está por lanzar el tema de control por radares y demás que por ahí va a ayudar más a que podamos tener el control. Ustedes saben que la gente misma no respeta cuando pasa en zonas urbanas de bajar la velocidad, la derecha, la izquierda, hay una serie de motivos que nos tendríamos que comprometer un poco la gente. Yo creo que los tres ejes fundamentales en todo esto es un poco la educación, el respeto y la concientización de la gente para poder lograr un equilibrio ideal a todo esto. Pero estamos comprometidos en sí en todo lo que sea colaborar por intermedio de nuestros especialistas -inclusive dentro del Ministerio- y ver el aporte que podemos hacer dentro de la ciudad al respecto.

**Sra. Roca:** Cristian Azcona es el Defensor del Pueblo y también él en su momento esta ocupado del tema, yo le dije "mirá tenemos estas jornadas previstas" dijo "me adhiero a las jornadas y trabajamos juntos". Quisiera que él nos diera un poco el panorama de lo que escuchó y el camino a seguir.

**Sr. Azcona:** Gracias, Viviana. De hecho después de haber escuchado a todos los panelistas y tomar nota de todas las complicaciones que tiene la ciudad en esta materia, en principio tengo que destacar el compromiso que ha tomado la concejal porque no es un tema menor el que se está tocando, felicitar a los organizadores, de hecho un evento más que importante y trascendente para la ciudad y desde el espacio de la Defensoría del Pueblo, nosotros queremos participar en todos esos eventos porque creemos que nosotros los que recepcionamos lamentablemente son las quejas y a veces nosotros no tenemos la suficiente respuesta para dar. Así que básicamente es el compromiso de seguir sumándonos y ojalá que estas jornadas terminen -como se ha dicho en varias oportunidades- en un resultado efectivo, de cumplimiento efectivo y que podamos entre todos mejorar el tránsito. Muchísimas gracias.

**Sra. Roca:** Ahora vamos a tener a la representante del Colegio de Psicólogos que también quería darnos alguna perspectiva desde la mirada de los psicólogos, muy importante.

**Sra. Gagliano:** Mi nombre es Graciela Gagliano, yo soy coordinadora de la Comisión de Psicología de el Tránsito del Colegio de Psicólogos y desde hace unos años estamos muy preocupados por la problemática del tránsito. Voy a hablar muy brevemente porque creo que ya a esta altura de las disertaciones todos tenemos un tiempo de atención y ese tiempo seguramente se ha vencido. Yo lo que les quería decir es que estábamos muy preocupados y que -se ha dicho acá en varios momentos- el factor humano es uno de los responsables o que tiene la mayor responsabilidad en la formación del accidente, en la construcción del accidente y a lo mejor ustedes consideren que este término que utilizo les resulta novedoso, la formación o la construcción del siniestro. Comparto, como dijo uno de los disertantes, que tenemos que empezar a tomar consciencia que el término "accidente" por definición

esta conectado con lo aleatorio, lo no esperado, el destino y por eso es que lo que se propone es que ese término se vaya reemplazando por el de choque o por el de siniestro vial, porque no es casual sino es causal el accidente; consideramos que tiene causa que muchas veces no son conocidas, pero que si la mayor responsabilidad cae en las personas son tendencias de las personas las que llevan a producir el accidente. Voy a resumir lo que me parece que quedó para remarcar de las distintas exposiciones porque se abundó en datos y miradas. Yo lo que quería remarcar era que la mayoría de los que estamos acá somos de edad media o más; la mayoría seremos padres y tendremos hijos o gente más joven para los cuales nosotros somos referentes. Es muy importante que los padres o personas adultas se den cuenta que a través de la forma de conducir le están transmitiendo a la juventud un estilo de conducción. Por lo tanto, si ese estilo de conducción no respeta las normas de tránsito eso es lo que le estamos transmitiendo a los jóvenes. Se mostraron fotos, se habló del estacionamiento en tercera fila, a la salida de las escuelas, en distintas arterias de Mar del Plata y generalmente los que estacionan en ese lugar son adultos y no nos sorprendamos si después un joven repite esa conducta que el padre, el tío, el abuelo, el adulto significativo, le mostró. Está repitiendo un modelo transgresor y tenemos una cultura de transgresión; en el tránsito y en la forma de conducir se muestra esa cultura de transgresión y no va a ser fácil modificarla porque son cambios culturales que se van dando paulatinamente pero creo que tenemos que comenzar. Hay mucha preocupación por la inseguridad (robos, abusos sexuales, ataques a ancianos) pero los choques o siniestros viales parece que no producen la misma sensibilidad. La muerte por los siniestros viales parece que no sensibilizan tanto a la gente, como que se naturaliza porque no se demuestra realmente a nivel ciudadano una preocupación por las muertes que se producen por estos choques. Otra cosa que quería comentarles es con respecto a la educación vial. La propuesta es de una educación vial que supere la de las velocidades permitidas y de las señales de tránsito; una educación vial que forme ciudadanos responsables. Consideramos que la articulación de los conocimientos teóricos para conducir y los valores ciudadanos determina un estilo de conducción. Por lo tanto la educación vial creemos que tiene que ir dirigida también a estas cuestiones que tienen que ver con los valores ciudadanos, no solamente con las velocidades máximas o las señales de tránsito. Muchas gracias.

**Sra. Roca:** Gracias, Graciela. Le dejaría el lugar al doctor Nicora para que nos haga un pequeño resumen desde su punto de vista, que es muy importante porque es justamente el trabajo que hace la Fiscalía.

**Sr. Nicora:** Gracias, concejal. Me parece central rescatar algunas palabras que se han dicho y sobre eso ver si podemos construir o consolidar alguna cosita. Decía hoy el licenciado Vega que hemos perdido tiempo; yo celebro enormemente esta reunión que me recuerda a reuniones que hemos tenido hace cinco años en este mismo recinto y hemos estado diciendo más o menos las mismas cosas. Desgraciadamente todo lo que se ha dicho acá de alguna manera lo hemos dicho en este mismo recinto; está bueno volver a decirlo pero asumamos que no se trata de seguir diciendo las cosas sino de empezar a construir acción. Me parece que tenemos que dejar de lado la mitología del tránsito porque acá se han escuchado varias explicaciones (“si usted va por acá soluciona el problema”, “acá hay 73 muertos, 43 en esta esquina ...”) pero son datos poco fiables; creemos que construyendo una “pseudo ciencia”, construyendo “pseudo conocimiento” estamos más tranquilos. Nada sabemos realmente del tránsito. Este es un problema muy serio sobre el que quiero insistir y casi no voy a insistir sobre otro tema. Asumamos que no sabemos casi nada y casi todo lo que decimos –me incluyo también- representa nuestro pedacito de visión y acá vale la pena pensar en términos no tan estrictos ni tan exigentes de la lógica popperiana, de decir que hay una ciencia dura y lo demás es todo sanata. A mí me gusta más verlo desde el punto de vista de la epistemología alternativa, de lo que significa construir conocimiento en democracia. Acá hemos tenido en esta y en las otras reuniones personas que vinieron a poner su sesgo, su costado de la cosa y está muy bueno que lo hayamos hecho, pero asumamos que ninguno de nosotros tiene la respuesta mágica y tomo una cosa que decía Jorge y me parece central: participación. Estamos en democracia y en democracia se construye escuchándonos y sabiendo que cada uno de nosotros habla no emponchados en la Constitución ni emponchados en la ciencia; todos hablamos desde nuestra posición y desde nuestro interés. Escuchémonos sabiendo que estamos mirando sólo nuestro costado, no porque seamos egoístas porque este es el juego de la democracia: cada cual atiende su juego pero nos sentamos todos a jugar el mismo juego. Entonces es fantástico que en esto que es el cabildo, la

casa de la participación y la democracia de la Municipalidad, nos sentemos a mirar la visión de cada uno. Por último, quiero subrayar –creo que fue muy claro el doctor Benzo con esta cuestión- que tenemos que asumir que en esta cuestión de anomia que tenemos en el tránsito no es más que la metáfora de la anomia que tenemos en la sociedad. ¿A quién le vamos a hacer cargo de esto? A muchos, a cada uno de nosotros sea cual fuere el rol que nos toque cumplir como funcionarios, como técnicos, lo que fuere, pero asumamos que básicamente tenemos una sociedad que produce la negación de la norma desde la época de la colonia y tenemos lo que un sociólogo alemán llamaba “el Estado anómico”, que es que el mismo Estado el que genera la confusión a través de normas extremadamente complejas, minuciosas, reglamentaristas y que después realmente no regulan nada. Esto lo vemos en la práctica del tránsito cotidiano y lo vemos en la realidad legislativa cotidiana. Como segunda característica el “Estado anómico” pretende como que controla y no controla, entonces se mete a regular áreas que luego no va a controlar y se genera la lógica de para qué voy a cumplir la norma si nadie la controla y nadie aporta nada a la solución del tema, y entonces la norma, la reglamentación y la actividad estatal que tanto pedimos resulta ser absolutamente inocua porque en realidad no tiene resultados sobre la realidad. La tercera característica del “Estado anómico” es que los propios funcionarios del Estado son los que se apartan de la ley; véanse cómo manejan los vehículos oficiales, cómo complican el tránsito las propias autoridades de Tránsito, cómo la prioridad de política vial de la ciudad de Mar del Plata está en el estacionamiento media y en levantar coches que no pagan la tarjeta. Esto es más lo que complica que lo que ayuda al tránsito desde mi visión. Repito, no tengo datos fehacientes que me permitan afirmar con carácter científico que esto es así, pero asumamos que esto es una visión. Hoy escuché a personas que decían exactamente lo contrario (prioridad de paso a la derecha, semáforos, señalamiento de tránsito) y está bien que tengamos visiones opuestas pero asumamos que ninguno de los que hablamos acá hemos dado ninguna verdad y que tenemos que construir el conocimiento y las decisiones entre todos. Por eso es importantísimo que esta reunión se haga en este marco. Gracias.

**Sra. Roca:** Para cerrar porque ya la verdad que se nos ha ido el tiempo un poquito más de lo esperado, pero habíamos dicho que era una jornada larga; digo, se merece una jornada larga de trabajo. Acá la concejal Claudia Rodríguez, que me acompañó toda la jornada, quiere decir unas palabras.

**Sra. Rodríguez:** Brevemente porque realmente ha sido muy productiva la reunión, pero no quería dejar pasar la oportunidad para señalar alguna cuestión. Agradecerte Viviana la invitación en nombre del Bloque de Acción Marplatense, agradecer a todos los expositores porque quienes tenemos una responsabilidad que es en este caso la de representar una partecita en este “cabildo” la asumimos como muy importante y no nos podemos desligar de ella en ningún momento. Una forma de no desligarnos es, por lo menos, sincerándonos en alguna cuestión. Por supuesto que todos los datos que nos han dado nos sirven muchísimo para generar alguna legislación o reforzar la que ya está escrita, pero principalmente –lo digo en forma persona- quiero discrepar en alguna cuestión. En muchas oportunidades hemos escuchado decir que no hay una política de tránsito, en prevención de accidentes y demás, y creo que sí, que hay una política. Que no nos conforme, que no nos guste, que no estemos de acuerdo, no quiere que no haya. Es ésa, hay una política. Desde el punto que hay una Dirección de Tránsito y que hay una parte del Estado y del presupuesto del gobierno destinado a esa área tenemos que asumir que hay una política. Lo que debemos hablar es que entre todos tenemos que cambiar esta política, que verdaderamente es deficiente y todavía no han alcanzado las muertes que se producen por accidentes o siniestros para modificar esta voluntad política. Así que, como decía el fiscal, vamos a asumir nuestra responsabilidad y desde el total desconocimiento vamos a hacer fuerza desde este Concejo Deliberante para que esta política pueda ser cambiada. Gracias.

*-Aplausos.*

- 3 -

### **PALABRAS DE CIERRE**

**Sra. Roca:** Vamos a seguir trabajando evidentemente, nos falta tiempo y nos sobran ganas de seguir planteando cosas. Aquí hemos recibido dos llamados de la doctora Maffioni y del doctor Castela, que no han podido llegar porque tenían gran cantidad de audiencias, preguntaban en qué nivel estaba la

jornada para venir, les dijimos que estábamos terminando. Pero bueno, esto es positivo. Todos los actores que debían estar, de una u otra manera han estado en los espacios que hemos dado. Para cerrar, lo más importante que tengo para decir, por supuesto agradecer toda la información que se ha dado, el tema de que las causas de muerte en personas de 1 a 34 años es la primera causa de muerte, esto nos ha shockeado mucho, me parece que no podemos soslayar el tema más. Hay que enfrentarlo con muchas cosas, me parece que hemos hablado de normas, de información, de educación vial. Hemos hablado de todo lo que tiene que ver con las infracciones y las posibilidades de trabajar en conjunto con este tema. Hemos hablado sobre la posibilidad de elementos tecnológicos de avanzada, que están acá en Mar del Plata, nos han dado hasta costos posibles para decir “bueno, tenemos que incidir en un Presupuesto” que dentro de poco lo vamos a tratar así que seguramente con la concejal vamos a interponer la posibilidad de que haya un fondo específico para el tema de tránsito. Creo que no podemos soslayar más el tema. Cuando abrí la jornada dije que me parece que hay que trabajar en un programa integral de tránsito, lo sigo pensando, me parece que todos los que estuvimos hoy en la jornada seguimos dando vueltas sobre el tema. En ningún momento me hice la expectativa de que esto vaya a ser un trabajo fácil, de corto plazo; creo que acá hay corto, mediano y largo plazo que hay que ir concatenando. Me parece que el primer hecho contundente es un diagnóstico exhaustivo; a partir de lo que nos dijo el profesor Ungaro y la doctora Ubeda quedó claro, es posible, es factible de hacer, hay otros lugares de la Argentina que lo están haciendo y Mar del Plata no puede ser un ente aislado en lo que el tema se merece. Así que me parece que tenemos todos los actores, todas las posibilidades, toda la información, creo que hay que seguir trabajando en elaborar ese programa, me parece que los que estamos acá y los que hemos firmado ... para mí fue muy auspicioso trabajar esta jornada y haberla de alguna manera propuesto en conjunto con todas las bancadas políticas, creo que todas las bancadas políticas están convencidos de que algo hay que hacer con el tema del tránsito; me parece que probablemente algunos seamos más motor que otro pero de alguna manera creo que debemos terminar en el año 2007 con un programa integral de tránsito donde todos los que estuvimos acá seamos generadores de esta organización. Por ahí lo que hay que definir en muy poco plazo, a través de talleres, un pequeño organismo, una comisión de expertos privados y públicos, responsables públicos ... creo que en este tema no hay que soslayar responsabilidades, me parece que la responsabilidad del Ejecutivo es una, la nuestra desde el Legislativo es otra, pero creo que también son importantes todos los aportes que desde el ámbito privado se están haciendo y no hay que desoirlos. Me parece que todos los que estuvimos acá estuvimos muy atentos y predisuestos ... por acá había gente del Hospital Materno, le agradezco al director asociado su paciencia y su permanencia, pero me parece que todos somos actores involucrados y sobre este tema tenemos mucho que decir y vamos a seguir diciendo. Yo siempre cierro algunas cuestiones ... hoy me han llamado de todas las radios de Mar del Plata, evidentemente es un tema que está súper sensibilizado en la comunidad y les dije a los comunicadores que necesitábamos de ellos porque todo el tema que tiene que ver con la información y la educación tiene que ver con la comunicación social. Y yo siempre les digo cuando cierro, porque uno de los periodistas de Mar del Plata no hace mucho me catalogó y dijo “caprichosa y tenaz”, entonces yo lo que les respondo es “más que caprichosa, tenaz” y en ese sentido vamos a seguir trabajando con mucha tenacidad con muchos de ustedes. Gracias,

*-Es la hora 12:45*