

- 1 -

APERTURA DE LA JORNADA DE TRABAJO

- En la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredon, a los veintitrés días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y cinco, reunidos en el recinto de sesiones del Honorable Concejo Deliberante, con la presencia de señores concejales, funcionarios municipales e invitados especiales al efecto, y siendo las 11:15, dice el

Sr. Presidente: Señoras, señores, buenos días a todos. Vamos a comenzar esta jornada de trabajo denominada "El problema del tránsito en Mar del Plata: propuestas de solución" dando lectura a través del Secretario del Cuerpo del Decreto de Convocatoria respectivo y del listado de personas e instituciones que se han acercado a la convocatoria del Concejo Deliberante.

- 2 -

DECRETO DE CONVOCATORIA E INVITADOS ESPECIALES

Sr. Secretario: (Lee) "Decreto N° 123. Mar del Plata, 16 de noviembre de 1995. Visto, la sanción el 9 de noviembre del Decreto D-599 por parte del Honorable Concejo Deliberante por medio del cual se encomienda a esta Presidencia a convocar a una Jornada de Trabajo sobre la problemática del tránsito en Mar del Plata durante el mes de noviembre del corriente, y CONSIDERANDO: Que existen informes recientes de la Unidad Regional IV de la Policía de la Provincia de Buenos Aires que dan cuenta del incesante aumento de los accidentes de tránsito; Que a pesar de las distintas campañas que desde la esfera privada y del ámbito oficial se implementaron a nivel nacional, como prevención de accidentes de tránsito y de la promulgación de la nueva Ley de Tránsito, los índices de accidentes y de mortalidad no han disminuido; Que esta situación se ha generalizado en todo el Partido de General Pueyrredon, razón por la cual este Honorable Concejo Deliberante cree necesario convocar a la participación de todos aquellos que de alguna manera están vinculados a la educación vial y a la prevención de accidentes, con el objeto de concientizar a la población y encontrar con la mayor rapidez la solución a este problema; Que la Comisión de Labor Deliberativa en la reunión llevada a cabo el día 13 del corriente, prestó acuerdo para que esta Jornada de Trabajo se realice el día 23 de noviembre. Por ello, el Presidente del Honorable Concejo Deliberante DECRETA: Artículo 1°: Cítase al Honorable Concejo Deliberante a una Jornada de Trabajo el día 23 de noviembre del corriente a las 10:30 horas a efectos de tratar el tema "El problema del tránsito en Mar del Plata: propuestas de solución". Artículo 2°: Cúrsense invitaciones a representantes de instituciones públicas y privadas vinculadas al tema en cuestión, según lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto D-599, sancionado por el H. Cuerpo el 9 de noviembre de 1995. Artículo 3°: Comuníquese, etc. Firmado: Fernando Diego Alvarez, Presidente del HCD; Héctor Aníbal Rosso, Secretario del HCD". Se encuentran presentes en esta Jornada de Trabajo el señor Marcelo Alberto Badía, presidente del Consejo de Seguridad Vial de la provincia de Buenos Aires; el señor Julio Muñoz, Director de Transporte y Tránsito de la Municipalidad de General Pueyrredon, conjuntamente con su equipo de trabajo, señores Gustavo Bellisky, Moisés Torres Padín, Roberto Cuperman y Fernando Peña; el doctor Hugo Vega, presidente de la asociación civil COFEPAC; la señora María Cristina Saenz, representante de SITEA y venida especialmente desde Buenos Aires para esta Jornada; la

doctora Marta Cristina Salvador, Jueza de Faltas del Juzgado Municipal de Faltas N° 2; el doctor José D'Arino, segundo jefe del cuerpo de la Unidad Regional IV; Patricia Vismara, presidenta del Consejo Escolar; comisario inspector Carlos Cánova, Director de Tránsito del ACA; la doctora Laura Dupetit, del Juzgado de Faltas N° 3 y la señora Marta Zappa, oficial primera del Juzgado de Faltas Municipal N° 1.

- 3 -

EL PROBLEMA DEL TRÁNSITO EN MAR DEL PLATA: PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

Sr. Presidente: En principio y en nombre de todos los concejales, esta Presidencia les da la bienvenida y les agradezco que hayan respondido a esta convocatoria del Concejo Deliberante, que creo está bien justificada por la realidad que nos toca vivir en este tiempo. Sin perjuicio de lo que uno lee en los periódicos o escucha en las radios o ve en la televisión en torno a los accidentes de tránsito, pienso que las estadísticas que la propia Dirección de Tránsito de la Municipalidad nos acaba de dejar a cada uno de nosotros y los gráficos que se muestran en la misma son el reflejo más elocuente de que estamos frente a un problema serio, que lejos de estar disminuyendo, está agravándose con el paso del tiempo. Por tal motivo, el Concejo Deliberante ha querido tener la iniciativa de convocar a quienes saben de este tema porque ustedes tienen responsabilidades en instituciones públicas o privadas dedicadas a la prevención de accidentes de tránsito, para que nos ilustren y expongan sus puntos de vista pero siempre orientados hacia un criterio práctico. La idea y el espíritu de esta convocatoria, además de escuchar una serie de exposiciones, es que después de las mismas tengamos un debate y que esta Jornada no sea la última ni la única sino que de esta reunión -grabada y luego editada por el Concejo Deliberante en forma de cuadernillo- surjan y se continúen nuevas reuniones de trabajo de las cuales puedan surgir resultados concretos. Nuestra intención no es quedarnos en la exposición del problema sino buscar las alternativas de solución entre todos en el corto y mediano plazo para ir resolviendo esta situación que en Mar del Plata es grave. Si bien creo que es grave en todo el país, las estadísticas también demuestran que en nuestra ciudad también es particularmente difícil el problema. Dejamos entonces formalmente inaugurada esta Jornada y dándole la palabra en primer lugar al señor Marcelo Alberto Badía, presidente del Consejo de Seguridad Vial de la provincia de Buenos Aires. Me permito asimismo sugerir que tratemos de limitar la exposición a un término máximo de diez minutos con la intención de que podamos escucharnos todos con atención y luego poder debatir. Señor Badía, adelante.

Sr. Badía: Buenos días y muchas gracias por la invitación. Vengo a explicar un poco qué es el Consejo Provincial de Seguridad Vial y qué es lo que está haciendo en materia de tránsito. Este Consejo fue creado por la Ley 11.430, el cual está integrado por todos aquellos entes gubernamentales que están en la problemática del tránsito. Ellos son: la Dirección Provincial de Transporte, la Secretaría de Seguridad, la Dirección de Vialidad de la provincia, la Subsecretaría de Asuntos Municipales y representantes del Ministerio de Educación. El Gobernador Duhalde, por Decreto 3243, dice que en todos aquellos proyectos o anteproyectos y reformas de Ley, este Consejo debe actuar como coordinador para poder estudiar y evaluar dichos proyectos relacionados con la problemática del tránsito. Nosotros somos un organismo nuevo, nos quejamos por la falta de presupuesto pero tratamos de llevarlo adelante con la voluntad de todas las personas que lo integran. Nuestra idea es integrar a la comunidad en el

problema del tránsito, que no sean sólo los entes gubernamentales los que tengan la responsabilidad de tomar las riendas del problema sino comprometer a todas aquellas entidades intermedias para que en conjunto podamos dar soluciones a esta problemática ya que nosotros podemos desde La Plata decir que se haga tal o cual cosa pero los que realmente conocer la problemática del lugar son las personas que viven en el lugar y trabajando en conjunto podemos dar soluciones al menos más rápidas. Les dejo el Decreto firmado por el Gobernador, los datos de lo que es el Consejo para que cualquier persona que tenga iniciativas o propuestas nosotros estamos a su disposición para colaborar y, en la medida de lo posible, dar soluciones. Gracias.

Sr. Presidente: Señor Julio Muñoz, Director de Transporte y Tránsito de la Municipalidad del Partido de General Pueyrredon.

Sr. Muñoz: Buenos días. A fines del mes de octubre, la Dirección de Transporte y Tránsito emitió y difundió una estadística a raíz de la cual se desprendieron determinadas tendencias que arrojan evidentemente una real preocupación. La estadística de referencia la tienen ustedes, ha sido actualizada al mes de octubre pasado, y se ha incorporado una evolución de los accidentes desde el año 1980 a 1995. Las proyecciones que ha realizado la Dirección de Transporte y Tránsito son realmente alarmantes: arrojan para diciembre 30.000 accidentes. Evidentemente el tema es preocupante y no debe quedar acá. Estoy contento porque es la primera vez que en Mar del Plata se da una situación de esta naturaleza en el sentido de una convocatoria para exponer y proponer soluciones sobre esta problemática. Analizando el tema llegamos a una sola conclusión: al margen de la problemática de la circulación, el 95% de la problemática del tránsito está sustentada en fallas humanas y ahí es donde tenemos que apuntar porque el control por parte de Inspección de Tránsito, en el juzgamiento de las faltas por parte de los tribunales es simplemente un factor correctivo pero debemos tender a imponer cambios de hábito y conducta y la única manera de realizarlo es por los medios de difusión y en especial los audiovisuales. De hecho, esta Dirección, por medio del área de Accidentología, ya está realizando algunos aportes a raíz de una cesión de espacios que ha hecho un canal de televisión y diariamente lo hace por distintos medios radiales. Nosotros hemos analizado también la Ley 11.430 y vemos que tiene algunas falencias que pueden ser corregidas mediante la sanción de Ordenanzas específicas que, en función de atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de las Municipalidades, puede efectuar el Concejo Deliberante. Por ejemplo, en su momento la Ley 5.800 -derogada por la 11.430- se ha olvidado de las bicicletas, de su seguridad y cómo debían circular (antes lo preveía) y eso lo puede efectuar el Concejo Deliberante. Otro tema que incluso se ha charlado con agentes de tránsito y la policía local es el de los conductores en estado de embriaguez e incluso hay un artículo de la Ley que autoriza a detenerlo, pero la Ley se olvidó de fijar parámetros. La Ley 5.800 especificaba y determinaba que el gramaje era 1 gramo por litro de sangre pero eso es un estado de embriaguez avanzado y está demostrado y comprobado en las estadísticas que el grado de embriaguez no es peligroso en sí sino que es más peligroso aquel que tomó dos copas y está eufórico y se cree que sabe conducir que aquel que está en estado de embriaguez y obviamente no puede. Fíjense que en países como en Suiza el gramaje que se da por litro de sangre es 0,3; en otros países es de 0,55 a 0,8 y nosotros preveíamos -en la 5.800- 1 gramo. Esto es materia de discusión que los expertos en salud lo pueden determinar. También hemos observado, en lo que hace al control, que aun con los escasos medios con que cuenta el Departamento de Inspección de Tránsito, se labran aproximadamente 60.000 actas contravencionales por año,

exclusivamente de tránsito; en el marco operativo del Tribunal de Faltas eso puede significar un cuello de botella, aun cuando se está por poner en funcionamiento próximamente el Juzgado de Faltas N° 3. Eso implica que haya obviamente algún tipo de eventual prescripción de causas, haya determinadas situaciones de incomparecencia y hemos pensado que se pueden dictar algunas normas que hagan a ese contralor. Por ejemplo, se puede llegar a modificar la Ordenanza Fiscal en su artículo 14° estableciendo que los libre deudas municipales comprendan también al de multas contravencionales; eso obligaría a que el contraventor concurriría al Tribunal, tendría obligación de pagar una multa y presentarse en las causas en que no se haya presentado. Hablamos también de propuestas de mejoramiento de la seguridad vial en calles del Partido y aquí hago mención de que hay un proyecto sobre este particular elaborado por el concejal Sosa. A principios de octubre, en el marco de la 11.430 que establece que los municipios pueden colocar en los pavimentos un sistema de corrugado de hasta 5 cm. de altura en calles en que se den situaciones peligrosas, requirió de la Dirección de Vialidad la elaboración de proyectos alternativos de esa naturaleza, que me llegaron ayer. Estos pueden ser elaborados y son tomados como base de la Dirección Provincial de Vialidad y habría que analizar eventualmente la injerencia que pueden tener estos corrugados con esa altura en la circulación de vehículos pequeños, por eso simplemente lo menciono como alternativa. Respecto al tema de la concientización, obviamente acá tiene particular importancia la participación de los medios de difusión. En los países que han encarado programas de educación vial prevalecen los mensajes impactantes, los mensajes con imágenes drásticas, aquellos que ayuden a reflexionar y crear conciencia de las derivaciones que provocan los accidentes de tránsito; creo que es el medio efectivo e inmediato que se puede tomar para paliar un poco la situación. Obviamente también está el tema educativo; la Dirección cuenta con un área de Accidentología y Educación Vial que dicta cursos de manejo defensivo en el Automóvil Club Argentino a raíz de un convenio que tiene suscripto con la Municipalidad. Hasta ahora se han llevado a cabo aproximadamente unos cien cursos de manejo defensivo, donde incluso son derivados contraventores por la Justicia de Faltas para revalidar su carnet de conductor o eventualmente como sanción pero las limitaciones operativas del momento hacen que solamente sean cien las personas que por mes pueden ser educadas en materia vial. Pensamos, por un lado, crear formadores de educación vial, capacitados por instructores calificados y, por otro lado, orientar la educación hacia el ámbito municipal. Vale decir, crear la obligatoriedad en el ámbito educacional de que dos docentes municipales por escuela tomen el curso de manejo defensivo, se "gradúen" como instructoras y ejerzan la docencia sobre el resto del personal docente e incorporar -incluso la Ley 11.430 lo prevé- la materia "Educación Vial" en los colegios primarios municipales. Fíjense que en materia de educación primaria hemos tenido algunas experiencias de acuerdo a lo que me comentan los instructores. Ellos habitualmente dan clases en los colegios, el chico queda atrapado y asimila los conocimientos que se le vierten pero la realidad indica que el chico sale del colegio y se encuentra con el padre en doble fila. ¿Cuál es la imagen que prevalece: la que dio el instructor o la del padre? La del padre. Hay una actividad que hizo el Colegio Einstein en su rama primaria que consiste en rotar cuatro chicos por día del 5°, 6° y 7° grado y labrar contravenciones a aquellos padres que están en infracción y la multa consiste en víveres, en cuadernos, en lápices, etc. Debemos decir, por cierto, que no hay más doble fila en ese colegio y es un modelo como para tener de ejemplo. Creo que se puede tomar el intercambio de información que se hace necesario para adoptar medidas correctivas y eventualmente la evolución de lo que en este momento se gesticione de aquí en adelante. Es decir, cada uno de los estamentos nacionales, provinciales, privados, llevan estadísticas, datos, que deben ser

intercambiados en algún tipo de banco de datos, analizados y sobre todo intercambiar esa información. Nosotros, en octubre pasado, hemos hecho pública las estadísticas que desde 1980 lleva la Dirección pero hemos verificado que se han incrementado en forma alarmante los accidentes de tránsito, sobre todo los mortales y en este momento lo que tenemos en juego son vidas, tenemos que ahorrar vidas. Creo que he sido lo suficientemente breve como para que siga el debate. Gracias.

Sr. Presidente: Gracias a usted. A continuación va a exponer el doctor Hugo Vega, presidente de la Asociación Civil COFEPAC (Comité Federal de Prevención de Accidentes).

Sr. Vega: Gracias. Voy a exponer brevemente cuál es mi función, cómo vemos de las lesiones por accidentes, qué es lo que estamos haciendo, cuál es el proyecto que está llevando adelante la institución a la que pertenezco, cómo vemos el problema y cuáles son las soluciones que estamos llevando a cabo con toda dificultad y también con los beneficios que significa trabajar en una organización no gubernamental. Soy médico pediatra, nuestra institución tiene representación en muchas ciudades de la Argentina y que está llevando adelante un proyecto de la Organización Panamericana de la Salud que se llama "Proyecto de Comunidades Seguras". Argentina es el primer país en Latinoamérica que ha empezado con este proyecto y son cinco ciudades en el país y una de ellas es Mar del Plata y cuando se lanzó el proyecto en nuestra ciudad estuvo el doctor Ansola Pérez, una de las dos o tres personas más importantes en el mundo en el tema de prevención de accidentes. Mar del Plata es la ciudad más compleja que está llevando adelante el proyecto. Este proyecto es una estrategia que intenta mostrar el problema originado por muchas causas y que involucra a muchos sectores; de ahí salen las soluciones. Esto debe ser interdisciplinario y multisectorial y no hemos inventado nada sino que solamente lo hemos llevado a la práctica. En estos momentos participan casi todas las instituciones y sectores que tienen que ver con los accidentes y estamos hablando de la mitad del problema del tránsito; problemas pueden ser muchos pero nosotros enfocamos solamente el problema de los accidentes. Aproximadamente 50 personas por día mueren en la Argentina por accidentes, la mitad de ellos por lesiones ocasionadas en accidentes de tránsito. El problema de los accidentes tienen una particularidad especial: es la primera causa en menores de 35 años, lo que implica que toda la población joven de un país -no sólo de Argentina sino que son datos universales- se muere en accidentes. Es un problema de muchos años, este es uno de los problemas más graves que tiene la salud pública en la mayoría de los países del mundo no sólo por las víctimas sino por los gastos que le llevan a los gobiernos y en nuestro país, donde tenemos enfermedades prevalentes graves como el mal de chagas, la hidatidosis, desnutrición, la perinatología, se torna aún más grave porque debemos distraer fondos para enfermedades propias de los países pobres en los accidentes. Nuestra institución está compuesta por un equipo interdisciplinario y trabaja con todos los sectores: con la Universidad Nacional de Mar del Plata (donde se formó un muy buen equipo de investigación sobre el tema), el Centro Médico de Mar del Plata, el INE, Zona Sanitaria VIII, la Sociedad Argentina de Pediatría, UNICEF, la Jefatura de Inspección de la provincia, parte de DENO, la Secretaría de Salud de la Municipalidad, etc. Podemos decir entonces que Mar del Plata está llevando adelante uno de los proyectos más importantes que existen a nivel mundial en prevención de accidentes donde ya ha tenido resultados positivos en otros países del mundo. Este programa está en marcha desde hace dos o tres años, contamos con todos los avales que se puedan pedir, hemos obtenido premios internacionales por nuestro trabajo en la instalación de las "Redes de Comunidades Seguras". Creemos que la problemática de los accidentes es un

problema social, no individual y que en esta reunión, independientemente de las soluciones que se den, a través de nuestra entidad lo que venimos a buscar es que -pensando que este tema de los accidentes es un tema político, es un problema político- necesita soluciones políticas. Así que lo que nuestra institución vería con agrado es llevarse de esta reunión un apoyo político manifiesto y concreto. En los papeles y en ciertas actitudes lo tenemos y lo agradecemos mucho, pero es fundamental una actitud política que no sólo tenga que ver con una demostración de que se quiere solucionar el problema. Por ejemplo, hacen falta programas y hace falta invertir en investigaciones. En este país no se investiga lo suficiente, diría que no se investiga nada. En los factores de riesgo, las estadísticas no son las que corresponden, los datos no se toman como corresponden por muchas deficiencias pero lo que no se sabe son los factores de riesgo que generan los accidentes, que son lo más importante. Así que consideramos que ése es el aspecto más importante que podríamos sacar de esta reunión. Muchas gracias.

Sr. Presidente: A continuación hará uso de la palabra la señora María Cristina Saenz, representante de SITEA, Sistema Teleducativo Argentino.

Sra. Sáenz: Ante todo, les agradezco por la invitación. Mi posición quizás no es exactamente la misma que el resto como experta. El Sistema Teleducativo Argentino fue creado con la vocación de que crezca la televisión educativa argentina. Nos lleva mucho trabajo porque lo que es una realidad en la mayoría de los países del mundo, todavía no es para nosotros. Yo voy a hablar como especialista de televisión educativa y no como especialista en el tema vial. Es decir, nosotros cuando creamos SITEA hicimos un diagnóstico de necesidades prioritarias y a partir de ese diagnóstico tomamos lo que acaba de decir el doctor, que después del primer año de vida y hasta los 35 años es la primera causa de muerte. Precisamente por eso tomamos todo el tema sobre accidentología como prioritario. Nosotros no somos generadores de contenidos, trabajamos con lo que nosotros llamamos "expertos en contenidos. Para el tema vial hemos trabajado con todos los organismos que se han prestado": en su momento Policía Federal, en este momento tenemos un convenio con la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires con el que, con un poco de suerte, vamos a conseguir hacer -más allá de los spots educativos que salen por SITEA- micros de acción comunitaria que van a ir a todas las escuelas municipales. Pero para nosotros es muy difícil la producción y estamos dispuestos también a colaborar con todas aquellas organizaciones que requieran de nuestro trabajo. Por eso nuestra especialidad es el diseño de las campañas, llamo campañas porque a nivel publicitario se lo llama así, pero nuestra idea es trabajar en lo que es la educación permanente. La educación no termina con un mensaje sino que trabajamos juntos con los expertos en contenido en lo que consideramos que son diseños de prioridades y diseño de mensajes educativos. Trabajamos desde las primeras nociones que tiene que recibir la gente, tratamos de no dejar nada de lado y vamos haciendo series que van siendo emitidas en los espacios gratuitos que prevé la Ley de Radiodifusión. SITEA sale con cuatro mensajes bimestrales entre los cuales tratamos incluir el tema tránsito o accidentología en general y vamos creciendo los mensajes. No hemos podido tener la continuidad que hubiéramos deseado porque no tenemos recursos propios, tenemos únicamente un tiempo de piso en ATC. Pero hemos conseguido hasta ahora sacar 120 spots educativos desde 1990 en que empezamos con este proyecto y como tenemos modelos realmente interesantes el año pasado estuvimos invitados por la NHK -la red educativa más importante de Japón- como premio por nuestro trabajo en la Argentina, que es muy modesto pero ellos lo consideraron valioso y hemos visto

que para nosotros la penetración que tiene la televisión es invaluable. Consideramos que la televisión es un educador poderoso, estamos educando a través de los medios. Quizás no estemos educando para los fines que nosotros consideramos valiosos pero cuando tenemos en un programa a un personaje como Tinelli o como cualquier otro, Tinelli está educando aunque no eduque para lo que nosotros consideramos positivo. Pero no lo podemos descartar como un instrumento educativo valiosísimo. Lo que estamos tratando de conseguir con apoyo de algunos canales es asociarnos con estos personajes que son modelos de conducta para la juventud, que son modelos para los chicos. Asociarnos y tratar de que ellos vayan dando algún mensaje positivo, algún mensaje educativo. Creo que nuestra intención de asociarnos con todos los organismos gubernamentales o no gubernamentales, quizás la pobreza que tenemos, nos hizo muy ricos en socios. Tenemos convenios con muchísimos organismos y nuestra intención es poder trabajar en conjunto. Poder llegar a trabajar, movilizar a toda la gente que tiene de alguna manera llegada a la población. Cuando nosotros, invitados por el gobierno de Japón, veíamos el trabajo y la gente de la NHK nos decía que el objetivo educativo para ellos no estaba cumplido sino que estaba superado y que de aquí en más lo que ellos tenían que hacer era entretener, movilizar a la gente para el uso del tiempo libre, para nosotros era una fantasía; es más, les ofrecíamos entretenimiento. Le dijimos "nosotros somos expertos en entretenimiento, si quieren le podemos prestar" y ellos nos decían todo el tiempo que les había llevado organizar este trabajo y lo comprometida que estaba la sociedad en su conjunto. Cuando ellos sacan mensajes de educación vial tienen a los padres de los chicos del colegio que se van comprometiendo cada semana en hacer un trabajo con esos chicos, es decir después de hablar en el colegio el tema de la educación vial hay un padre que los espera a la salida y les enseña a los chicos a cruzar por la línea peatonal, respetar el semáforo, o sea, es un trabajo de educación permanente y de educación multimedia, con el que ellos han conseguido disminuir notablemente los accidentes de tránsito. Es una ciudad segura a partir del trabajo y a partir de las sanciones. Porque está claro que en Europa, los suizos que son terriblemente educados en Suiza son grandes infractores cuando pasan los límites de la frontera. Entonces tenemos claro que hay una multiplicidad de factores con los que se puede ayudar a la educación vial como a la educación en todo sentido. También tenemos claro que son trabajos que llevan muchos años, que son trabajos que no se pueden dejar de lado después de una campaña exitosa y en ese sentido estamos tratando de llevarlo adelante. SITEA en realidad somos cuatro personas, dos a cargo del proyecto que somos las creadoras y dos creativos del área de la publicidad que trabajan con nosotros pero traigo el ofrecimiento de SITEA para toda la colaboración que ustedes necesiten, aunque nosotros no tenemos capacidad de producción propia. Hemos conseguido hasta ahora que empresas donen parte de la producción pero quizás podamos llegar a lo que se logra en otros países donde en el tema de tránsito los mayores auspiciantes del material de televisión son las compañías de seguros, por ejemplo. Nosotros todavía no lo hemos conseguido pero ellos tienen muy claro que es un beneficio que tienen con la disminución de los accidentes. Trataremos de asociarnos con todas aquellas organizaciones gubernamentales o empresas que de alguna manera tengan algún beneficio. Les ofrezco trabajar en conjunto, lo que nosotros podemos hacer es el diseño del material y hasta la guionización, no podemos hacer la producción y ustedes tienen también la posibilidad que tenemos nosotros de salir por los espacios gratuitos con los mensajes de educación comunitaria. Nunca hemos aceptado hacer difusión de acción de gobierno porque consideramos que un mensaje educativo tiene que ser claramente educativo. La credibilidad de la gente (nosotros hemos evaluado la aceptación de SITEA y el aprendizaje de SITEA) creo que en parte está relacionada con eso. Cuando nosotros evaluamos aprendizaje, ustedes dan

buenos consejos, dan buenos mensajes y nunca han tomado el tema de difusión de acción de gobierno, que fue una de las condiciones. Quizás por eso somos un poco pobres pero eso ha hecho que SITEA tenga una alta credibilidad. Las empresas publicitarias nos regalan la información porque no tenemos medios para hacer estudios. Los estudios de las evaluaciones que hemos hecho, las hemos hecho en colaboración con estudiantes, con alumnos de colegios y en las evaluaciones nosotros tenemos claro que ha habido un alto grado de aprendizaje. Creo que lo mejor que hemos tenido fue la campaña del cólera que estuvo evaluada por el Ministerio de Salud y por empresas comerciales que querían imponer en el mercado algunos productos. Consideramos que la televisión educativa tiene que crecer y aunque nos lleve mucho tiempo y mucho esfuerzo es un medio demasiado importante como para dejarlo de lado.

Sr. Presidente: Muchas Gracias. A continuación hará uso de la palabra la doctora Marta Salvador, titular del Juzgado de Falta Municipal N° 2.

Sra. Salvador: Empezaría por hacer un diagnóstico de situación respecto del tránsito en nuestra ciudad, para poder encontrar si es que se encuentran las posibles soluciones del problema. Estamos ante un hombre estresado, lleno de presiones, frustrado en muchos aspectos, lleno de angustias, de desconcierto para el futuro y avizora una luz muy tenue en el horizonte. Vuelca toda su ansiedad en el acelerador de un vehículo o de una moto. Por otro lado, estamos frente a una sociedad plagada de desequilibrios, de la cual Mar del Plata no es la excepción. Por eso el tránsito es una consecuencia de nuestro desorden y lo vemos a diario en las calles. Con el sistema social que tenemos, los jóvenes, un gran sector de ellos, están proclives a volcar todas sus emociones y sus sentimientos de libertad montados en una moto. Hay muchos factores externos que influyen en esa parte emotiva: los juguetitos electrónicos, la televisión y otras circunstancias sociales que confluyen. Detrás de cada accidente siempre hay motivaciones inconscientes. Hay una ausencia de mecanismos defensivos cuando se produce un accidente y hay una presencia de mecanismos destructivos y en todos esos factores, los medios masivos de comunicación influyen para que el sujeto inconscientemente actúe sobre un volante en la forma que actuamos. Hay también una fractura en la comunicación entre individuo, comunidad y norma. ¿Por qué? Porque la norma nos aparece como una disposición legal de última ineficaz. Somos transgresores. Tenemos a diario ejemplos, con una Ordenanza que establece que no se puede fumar dentro del municipio y lo hacemos. Es un detalle, eso trasladémoslo al tránsito, la doble fila mencionada del papá que va a buscar a su hijo y se estaciona mal. Hay una falta de respeto al prójimo, elementalmente. ¿Pero cuál es la causa? La educación, fundamentalmente. ¿Cómo podemos pretender de los jóvenes que tengan conductas ejemplares si nosotros no las tenemos?. Si nosotros no empezamos a dar el ejemplo que somos los adultos obviamente que no vamos a lograr mayores cosas. Por eso el cambio de conductas es fundamental. Y la pregunta es cómo lo logramos. Con educación desde preescolar, primaria, secundaria y también a los adultos. Los adultos también tenemos inconductas. Más de una vez ocurre que personas bastantes mayores acuden al Tribunal con transgresiones muy graves, se estudian los antecedentes, no tienen antecedentes. Se lo indaga, se le pregunta, manifiesta, se tiene en cuenta las distintas circunstancias que le ha tocado vivir. El tema es que no tenía antecedentes pero giraron a la izquierda con un semáforo, pasaron un semáforo en rojo, se estacionaron en doble fila. El tema es cómo corregirlos. Muchas veces se utiliza lo que la nueva ley de tránsito establece en el sentido que el Juez no sólo lo multe sino que además, como carga accesoria, disponga la reválida de la licencia, que es invitarlo un

poco a que ese señor vaya a aprender hacer uso de la vía pública. Esto a los adulto por ahí no nos gusta pero es una tarea realmente educativa la que hace el grupo de accidentología de la Dirección de Transporte y Tránsito de la Municipalidad de General Pueyrredon, la cual tengo que destacar porque son fieles colaboradores nuestros y coordinamos los cursos para que los agrupen y entonces saben que si cumplen con el curso se redimen de la multa de \$1.000 más el curso, si no cumplen con el curso la multa se triplica, se transforma en \$ 3.000. Obviamente solo los números asustan a este sujeto que está desconcertado, sin empleo, muchas veces preocupado y angustiado. Entonces van y hacen el curso. Me queda la duda hasta qué tiempo les dura en su subconsciente el factor correctivo. Pienso que eso ya es tarea muy personal y de cada uno, pero por lo menos los funcionarios, los jueces intentamos de alguna manera en algunos casos buscar la forma de la corrección, más que de la sanción. Por otro lado, el tema de los agentes de tránsito y la policía que son los encargados de hacer las actas de constatación es un punto que también hay que mejorarlo. Tienen que contar con una escuela de capacitación de Inspectores de Tránsito por muchas razones. A diario se ve, se observa, se escucha las diferentes versiones de la gente y uno se da cuenta que no mienten. Ya sea desde el trato que por ahí es muy correcto, pero por ahí no lo es tanto, o también las diferentes manifestaciones que se vierten hacia el momento que hace el acta, es decir el individuo no tiene que ser para nada en ese momento engañado, es decir no llevarlos al engaño, que sean conscientes que han cometido prima facie una falta y que, por lo tanto, están obligados a ir al Tribunal de Faltas. Porque si no se produce el fenómeno tan injusto de aquél que sabe que no yendo no le pasa nada, sigue en la impunidad y sigue agravando la situación de desorden, de descontrol y de falta de respeto dentro de esta sociedad. Pienso que el rol del inspector de tránsito tiene que mejorar y tiene que ser agente ordenador que le da amparo, guía, orientación al conductor y, por último, le hace el acta y que tome conciencia. El infractor tiene que ir al Tribunal, si no va al Tribunal sabe que va a ser llevado por la fuerza pública. Por último, el tema que he escuchado de quienes me precedieron en la palabra en el sentido de que la multa se puede luego cobrar al estar conectado con el Registro del Automotor o con Rentas, es aceptable, es muy buena la idea, una vez que haya sido oído por el Juez en etapa de ejecución de sentencia (nunca antes porque si no se estaría violando el principio constitucional de derecho de defensa en juicio). Ahí terminaría un poco la introducción del diagnóstico de situación. ¿Cuáles serían las posibles soluciones? Concretamente, difusión. Propuestas de mensajes a través de medios masivos de comunicación que alerten las situaciones de riesgo, de peligro y que sean mensajes dolorosos. Mensajes que realmente causen impacto y causen preocupación y alerten para no cometer esa conducta, para no quedarme sin familia, para no quedarme sin hijo, para no quedarme sin padres. Lo he visto a través de la televisión española y les confieso que llega el mensaje. Es impactante. Eso inconscientemente va haciendo carne en el individuo. Es decir, hay que capacitar a los agentes de tránsito y de policía de la provincia como agentes de amparo y de orientación y de asesoramiento a las normas de tránsito y difundir anuncios de las causas de los accidentes y en los momentos claves y picos en que se producen: el horario del mediodía, los lunes y viernes, los meses de enero, febrero, septiembre y noviembre de cada año. Durante esos meses se producen un fenómeno que es mundial. Las personas están proclives a la depresión y se incrementan los suicidios. La educación vial a nivel preescolar, primario y secundario y hasta universitario si fuera necesario en tema de investigación y la educación especializada para aquellos profesionales del volante (llámese transporte público de pasajeros) antes de entregarles la licencia de conducir, no sólo hacerles la revisión y todos los estudios que establece la Ley 11.430 si no hacer el curso de manejo defensivo que la Municipalidad de General Pueyrredon dicta desde

hace muchos años y además, periódicamente como lo establece la Ley, hacer los controles debidos del estado psicofísico del conductor. Nada más.

Sr. Presidente: Muchas gracias. Hablará a continuación la señora Patricia Vismara, quien es presidenta del Consejo Escolar del Partido de General Pueyrredon.

Sra. Vismara: Yo he escuchado con mucha atención las exposiciones y el diagnóstico que han hecho los especialistas en el tema y quiero decir que mi participación en esta mesa tiene que ver poco con el aporte que podemos hacer y debemos hacer desde la escuela. Han coincidido prácticamente todas las personas que aquí han expuesto en que uno de los factores a tener en cuenta y una de las propuestas de solución que hacen tiene que ver con la educación. Obviamente si estamos hablando de educación estamos hablando de incorporar un cambio de hábitos, incorporar conductas diferentes a las que hoy tienen la mayoría de los adultos y que son las que producen los accidentes. Y cuando hablamos de cambiar conductas y hablamos de cambiar hábitos nos tenemos que referir necesariamente a los niños. Hoy la escuela ha dejado de ser el ámbito donde se producía o donde se produce únicamente el proceso de enseñanza y aprendizaje para pasar a ser en muchos casos el ámbito de contención social afectiva y en muchos casos hasta de satisfacción de las necesidades básicas alimentarias. Entonces creo que debemos utilizar en el sentido apropiado a la escuela para poder introducir estos cambios de hábitos y estos cambios de conductas. Los chicos van a ser los adultos de mañana y ellos deben aprender a manejarse de una manera diferente con respecto al prójimo, porque estoy totalmente de acuerdo con lo que decía la doctora Salvador en el sentido de que esto tiene que ver con la falta de respeto al prójimo. Creo que estamos en presencia de una sociedad que tiene muy gastados -por no decir rotos- sus lazos de solidaridad y se falta permanentemente el respeto al otro en todos los ámbitos y lamentablemente cuando hablamos de manejarse en la vía pública obviamente esa rotura o ese desgaste de los lazos de solidaridad provoca los accidentes y provoca las muertes. Creo que los chicos están ávidos de conocimientos, están ávidos de información, están permeables a todas las cosas que uno lo pueda incorporar en la escuela. Sólo les falta a veces la motivación necesaria. A mí me consta que cuando los chicos están motivados para producir cosas, para producir cambios lo hacen y de una manera maravillosa. Se han incorporado últimamente diferentes disciplinas, como la ecología, que en los chicos ha prendido de una manera extraordinaria y son los chicos los que después enseñan a los padres como deben modificar las conductas en cuanto a la preservación del medio ambiente por ejemplo, en cuanto al cuidado del planeta. Aquí se trata de preservar la vida y creo que también van a ser los chicos que hayan cambiado su conducta los que plantean a sus padres la modificación de los hábitos. Hay distintos proyectos, distintos programas, distintas campañas que se están llevando adelante desde distintos sectores, desde distintos organismos. Yo lo que pido es que se haga una coordinación de todas las campañas y de todos los programas que se están llevando adelante para poder volcarlos a la escuela. Hay en este momento un programa de la Dirección Provincial de Vialidad que está llevando adelante una escuela de educación vial que es extraordinaria. Yo no sé si todo el mundo la conoce pero realmente vale la pena conocerla. Tienen una bibliografía excelente, material excelente y además tienen un playón donde se muestran y donde están presentes todas las alternativas que se pueden dar en la calle. El chico no solamente recibe lo teórico sino que además hace una práctica en un pequeño autito que está en el playón de todo lo que se debe y lo que no se debe hacer. Esto ha sido volcado a las distintas escuelas y no ha tenido la difusión que se esperaba, no ha tenido la recepción que se esperaba en todas las escuelas. El lunes a las

8:30 de la mañana se hace una exposición de trabajo de los chicos sobre seguridad vial. A mí me gustaría -y le solicito a quienes estén llevando adelante programas- que se coordinen acciones para llevar adelante una propuesta más efectiva e incorporarlo a las escuelas. Motivar a los docentes y decirles a los docentes que no desaprovechemos el espacio que tenemos dentro de la escuela para incorporar este tipo de cosas. Estamos frente a un grado, estamos frente a chicos que necesitan recibir información, que están ávidos de recibir conocimientos, no lo podemos desaprovechar, porque estos chicos van a ser los adultos de mañana y tenemos que formarlos para vivir en una sociedad solidaria, respetando al prójimo y tratando de evitar que sucedan los accidentes y que los índices de accidentes sean tan altos como los que estamos teniendo en este momento.

Sr. Presidente: Muchas gracias, vamos a escuchar a continuación al último orador de este panel que es el doctor José D'Arino, quien desarrolla su actividad dentro de la Unidad Regional IV y a continuación esta jornada va a quedar abierta por supuesto para que los señores concejales que se encuentran presentes también hagan uso de la palabra, respetando también nosotros el tiempo de 10 minutos que se ha fijado para desarrollar esta reunión con agilidad.

Sr. D'Arino: Muchas gracias. Nosotros traíamos una propuesta totalmente distinta a todo lo demás que se habló. En principio coincidimos con la estadística de tránsito por la cantidad de muertos. Pero hay una serie de homicidios culposos que se producen por estar parado en la línea amarilla en las grandes avenidas, en las cuales el peatón es arrollado o tocado por un auto, queda sobre la otra mano y es pisado. Nosotros tenemos, desde el año 1992 veinte muertos por año y el 1994 hemos tenido 26 muertos, pisados en esa forma. La línea mide 24 cm, entonces es lógico que si nos agarra el cambio de semáforo quedarnos en esa línea es peligroso, más como decía la doctora Salvador: viene una moto con alguien que está alterado, viene un auto, lo toca y produce el homicidio. Nuestra propuesta es la formación de los protectores de peatones que no es invento nuestro porque hemos hablado con gente de la ciudad de Córdoba que tenía el mismo problema que nosotros y el doble de muertos y han disminuido esa cantidad de homicidios. La protectora de peatones son dos bloques de cemento en forma cuadrada que se pone en la senda peatonal y que cuando cambia el semáforo nos protegemos en eso que lo único que hace es achicar la boca de la avenida en ese cambio, son cuatro y se pone uno ahí y se siente protegido. En ese bloque de cemento que termina en forma de triángulo los cordobeses le han puesto ladrillos, lo han decorado con plantitas, hace que evite la muerte por estar parado en esa línea. En Mendoza también se hizo con muy buen resultado. Como integrante del cuerpo médico de la Unidad Regional, proponemos al Concejo Deliberante, este sistema si en algún momento tienen alguna idea de hacerlo, porque el costo es bajísimo, son dos cuadrados de cemento armado que después los arquitectos lo decorarán como quieran para poder evitar esa cantidad de muertos que, como dijo el doctor Vega en una conferencia que lo escuché, ya es epidémica. Tenemos 20 muertos por año. Si podemos disminuirlos estaríamos agradecidos. Nada más.

Sr. Presidente: Señor Cánova.

Sr. Cánova: Voy hablar en nombre de la filial Mar del Plata del Automóvil Club Argentino. Nosotros en forma ininterrumpida desde hace varios años atrás venimos dando los cursos de educación vial y de manejo defensivo conjuntamente con la Municipalidad de General

Pueyrredon. También hemos hecho cursos para maestras a quienes les hemos entregado un diploma para que estas maestras sean agentes multiplicadores del problema del tránsito y puedan ir a hablar a las escuelas aunque sea pálidamente y despertar en los chicos la conciencia de la peligrosidad del tránsito. Interpreto y lo felicito al Concejo Deliberante porque es la primera vez que aglutina a los que están preocupados y ocupados por la problemática del tránsito y pido que ante la proximidad de las vacaciones y la cantidad de gente que va a venir a Mar del Plata, dividamos el tema en dos partes. Uno, los problemas inmediatos y, otro, los problemas mediatos. En cuanto a los problemas inmediatos esta ciudad cambia de rostro cuando viene la temporada y no tenemos mucha gente para reprimir y para conducir o para guiar a los turistas. Hay una cantidad de problemas como son los colectivos de turismo que se estacionan en la vía pública, he visto en ciudades europeas que dejan los pasajeros y después se refugian en un lugar apartado. Hay otros temas que por eso digo que quisiera dividirlos, en los problemas inmediatos que van a venir ahora con el problemas estas visitas y los problemas posteriores que son los problemas legislativos, como dijo la doctora Salvador y ofrezco las instalaciones del Automóvil Club Argentino, el salón Rufino Inda, que tiene los elementos necesarios, para que estos temas los podamos difundir ahí. Nada más y gracias.

Sr. Presidente: A continuación voy a dar el uso de la palabra al concejal Darío Perrone, quien en rigor de verdad ha sido quien ha planteado la iniciativa que luego fue aprobada por todo este Concejo Deliberante, Doctor Perrone, adelante.

Sr. Perrone: Gracias, señor Presidente. Evidentemente esta iniciativa del Concejo Deliberante me ha dejado satisfecho en la medida que veo que el tema de los accidentes y el tema de la ciudad ha motivado la concurrencia de personas que han volcado su experiencia, su ocupación, su preocupación y su saber. Podríamos decir que hay tres planos en los cuales este tema puede ser tratado. Es en lo cultural o educativo, el político y el ejecutivo. Creo que la raíz de la solución de este problema está pasando por lo educativo. Creo que ésto es lo esencial, la columna vertebral del problema. Enseñarnos a conducirnos distinto. Pero creo también que debemos tomar con urgencia para que la comunidad vea que quienes tenemos las posibilidades de gobernar nos estamos ocupando de un problema que cada vez nos deja con mayores heridas porque quien pierde un amigo o un familiar en un accidente realmente no lo recupera nunca más. En ese sentido, hemos propuesto en algunas oportunidades afectar al personal que está vendiendo tarjetas de estacionamiento al sistema de Dirección de Tránsito, al sistema de control de tránsito aunque sea como una medida de emergencia pero quizás como una señal para que los marplatenses vean que hay algo distinto e inmediato que la Municipalidad ha ejercido. Supuestamente traería problemas que no tenemos personal que venda las tarjetas, entonces podríamos vender las tarjetas a través del comercio que puedan hacer esta función que si bien es muy importante para la Municipalidad porque le asigna recursos, creo también que en esta emergencia podría ser más importante resguardar la vida de los marplatenses. Interpreto que esta no es -como dijo el señor Presidente cuando se inauguró esta jornada- la última reunión, pienso y espero que esta sea la primera reunión, que ésta sea la primer jornada de trabajo que se ha hecho en el Concejo Deliberante. Espero que de aquí en más hagamos las que sean necesarias para llegar a las conclusiones y para que veamos en la realidad las mejoras que aquí se han propuesto. Nada más, señor Presidente.

Sr. Presidente: Concejal Domiján.

Sr. Domiján: Como en alguna medida lo ha sintetizado el concejal Darío Perrone pareciera ser que ha habido especialmente en los últimos tiempos un trabajo, un ataque a la problemática en cuestión pero me da la sensación a mí de que ha sido un esfuerzo individual o ha faltado tal vez un poder central que hubiera orientado mejor las soluciones que aquí se han esbozado y que prácticamente todos hemos intentado. Yo, recuerdo simplemente durante el período de gestión de cuatro años algunos de los tantos intentos o algunas de las iniciativas que hemos tratado de llevar adelante en el Concejo Deliberante. Por ejemplo, recuerdo el proyecto de las ciclovías, un proyecto que ahora le he alcanzado a algunos de los aquí presentes, porque es de abril del año pasado. Después los juntamos conjuntamente con un proyecto del Intendente electo a efectos de hacer una experiencia en la zona costera que va entre Independencia y la Avenida Constitución. Si bien este último proyecto tenía otra finalidad, otro objetivo, lo hicimos en conjunto porque entendimos que valía la pena intentarlo. No obstante por una serie de razones que yo no sé cuáles fueron, la última versión que yo tuve respecto del fracaso del intento fue que el entonces titular y responsable del área - que era el doctor Arroyo- le había encontrado muchos obstáculos especialmente respecto a la cuestión de semáforos y del giro a la izquierda. En su momento, también presentamos el proyecto que después prácticamente la Ley ha absorbido del cinturón de seguridad, que en este Cuerpo fue aprobado por unanimidad. Está en consideración (muy posiblemente lo podamos aprobar si es que aquí no hay objeciones importantes o que nos hagan cambiar de idea, porque todas las ideas son buenas mientras no se demuestre lo contrario), la reducción de velocidad en los micros o colectivos que tenemos en Mar del Plata y el cierre de puertas automáticas, proyecto que he repartido entre algunos de los presentes y que imita en alguna forma la experiencia que se está llevando a cabo en la Capital Federal, parece ser que con buen resultado pese a que los accidentes continúan. En su momento, y respecto por a la educación y especialmente a la educación ligada a los medios, también he visto ese programa de la televisión española y realmente me ha impactado. Nosotros en su momento donamos algunos videos y algunos aparatos de televisión a Dirección de Tránsito, no sé si éso después se materializó vía Departamento Ejecutivo. Se ha trabajado en este Cuerpo permanentemente respecto a la semaforización de la ciudad, al ensanche de las avenidas, siempre me acuerdo de dos importantes que lamentablemente ni yo ni muchos de nosotros no hemos podido ensanchar: Libertad y la avenida Colón. Dos de las calles donde los accidentes seguramente se producen en gran cantidad. No sigo con otros ejemplos de proyectos y de concreciones como es el registro y el control de conductores, la mejora en el otorgamiento de los registros, etc., rampas para discapacitados, etc., porque todo ha estado en este recinto y ha merecido prácticamente siempre la aprobación unánime. Entonces, me pregunto después de escuchar a todos los organismos técnicos que están acá y algunos componentes de este municipio, si hemos intentado tantas cosas cuál puede haber sido el motivo por el cual las estadísticas que estamos recibiendo en este momento actualizadas al 23/11/95 nos indican que pese a todo lo que hemos hecho aumentamos los accidentes que teníamos a las estadísticas presentadas por el mismo organismo al 14 de julio de 1995. Se me ocurre en este momento -y recogiendo la opinión de algunos- de que tal vez lo que se deba hacer es concentrar el esfuerzo a realizar. La concentración puede ser mayor o menor en mi opinión dependiendo fundamentalmente de lo que ha de llevar a cabo el futuro Departamento Ejecutivo. Yo no quiero hacer aquí una cuestión política pero me da la sensación de que algunos aspectos pueden haber sido no concretados por falencias de tipo políticas; a partir del 10 de diciembre se inicia una nueva etapa y en esa nueva etapa va a llegar al municipio gente de experiencia que ha estado con

nosotros en proyectos que hemos votado juntos, que los hemos defendido con ahínco, con cariño, con amor porque pensábamos que podían ser o debían ser soluciones y que no han podido concretarse. Yo supongo que ahora, esos mismo proyectos pero ya visualizados y con facultades y con poderes en otro organismo del municipio seguramente van a tener mejor suerte que la corrió aquí. De las palabras del doctor Perrone en cuanto a reuniones futuras advierto su intencionalidad en cuanto que todo este grupo se junte un poco más y trabaje en conjunto. Insisto y sintetizo en ese trabajo en conjunto que seguramente tiene que ser liderado en nuestra ciudad especialmente por el Departamento Ejecutivo, que es en alguna medida el responsable primero en la ejecución de todos aquellos proyectos. Ordenanzas, Leyes que se puedan dictar a nivel municipal, regional y provincial y que ayuden a la solución de este fenómeno. Nada más, señor Presidente.

Sr. Presidente: Concejal Gualdi.

Sr. Gualdi: Señor Presidente, el diagnóstico del problema ha sido hecho en profundidad y con amplitud. Mi única posición es proponer medidas concretas para encarar no la solución definitiva a este problema múltiple porque nunca hay soluciones únicas para problemas múltiples sino empezar a encarar el estudio técnico del problema. Y voy a basarme sobre dos puntos que informó la Dirección de Tránsito: el 95% de las causas de accidentes en Mar del Plata que han provocado pérdidas de vidas humanas o heridos es falla humana. Es evidente que el problema es la falla humana. Lo podríamos comprobar y acotar con dos estadísticas que podríamos hacer y estoy seguro que la Dirección de Tránsito lo va hacer, que se están haciendo en otras partes del mundo y que demuestran donde está el problema. La primera estadística es determinar qué tiempo de uso de registro tiene la persona que interviene en un hecho en que se producen heridos o se pierden vidas humanas. En otras ciudades del mundo está demostrado estadísticamente y creo que acá la estadística va a demostrar lo mismo: normalmente la mayor parte de esos accidentes están provocados o están involucrados por personas que tienen menos de 5 años de registro y un porcentaje mucho más elevado las que tienen menos de 10 años de registro, después la curva se atenúa y vuelve a aparecer una elevada proporción entre los que tienen más de 65 o 70 años. La forma fundamental que es la única que ha demostrado buenos resultados son los cursos de manejos defensivos. Esa es la realidad. Pero no se le puede dar cursos de manejo defensivo a toda la población, entonces hay que empezar por la gente que por su profesión y por su trabajo está más horas del día en la calle, es decir el profesional que maneja un colectivo, el profesional que maneja un taxi, el profesional que maneja un remise, el profesional que maneja un camión de reparto. Tampoco se puede hacer una cosa de golpe; lo ideal sería que los nuevos registros profesionales que se entreguen a las personas que van a usarlo de esta manera, se les exigiera que antes siguieran el curso de manejo defensivo, como elemento complementario también podría exigirse a cada renovación del registro de esta persona el curso de manejo defensivo. Quiere decir que en el curso de los próximos 5 años, a partir de la Ordenanza, todas las personas que están 6,7 u 8 horas en la calle habrían hecho el curso de manejo defensivo. En este momento tenemos una capacidad de dictado al curso de 100 personas por mes, este recargo sería aproximadamente según mis cálculos de 50 personas por mes, no llegarían a 100, quiere decir que incrementar el curso de manejo defensivo con esta posición no sería grave. De todas maneras, sí creo que si es importante que a nivel nacional como un elemento de fomento para que la gente haga el curso defensivo se les permita a las compañías de seguros hacer rebajas en la parte impositiva de sus primas a las personas que saquen seguros de automotor y que tengan hecho el curso de

registro preventivo. Si nosotros nos remitimos a la estadística que hemos hablado de cuánto tiempo de registro tiene la persona que interviene en esto y la comparamos con una estadística que también se puede sacar de cuáles personas que han hecho el curso de manejo defensivo tienen accidentes luctuosos, nos vamos a dar cuenta que el porcentaje baja a menos de la décima parte. Esto es lo que está ocurriendo en países como Alemania, Francia o Italia. Estos dos son los elementos fundamentales, pero hay unos hechos puntuales a los cuales me quiero referir. Uno de los hechos puntuales son las barreras a la circulación y me quiero referir precisamente a ello porque mi amigo Sosa ha presentado un proyecto que es uno de los problemas que se ha discutido en todo el mundo. El problema de sobresalir un elemento en la calzada donde viene el tránsito tanto hacia arriba como hacia abajo -caso típico de las cunetas- ha sido estudiado a todo el mundo. Cuando se han colocado, han provocado accidentes y muertes muy serias, porque el tránsito no se compone enteramente de vehículos de 4 ruedas y si el vehículo de 4 ruedas puede sufrir al chocar en velocidad contra un elemento resaltante, el vehículo de 2 ruedas patina y se cae y ahí es donde se produce el accidente. La persona que se enreda un taco, la persona distraída que toma ese volumen saliente con un vehículo de 2 ruedas indefectiblemente tiene un porcentaje de caídas muy altos, por eso es más peligroso que el supuesto de no existir. Ocurre como con las barreras de los trenes. Desde que se hicieron los trenes hasta el año 1945, se hicieron con las 4 barreras que subían y bajaban. Es histórico que fue un sargento alemán que tenía un puesto de guardia en un ferrocarril al lado de un hospital, al que se le ocurrió sacar dos de las barreras para que las ambulancias pudieran pasar y eso después se pasó a todo el mundo pensando que con eso se ayudaba a la agilidad del tránsito en los elementos de auxilio, ambulancias, bomberos etc. La realidad es que si hacemos una estadística en este momento de los accidentes de tránsito cuando la barrera está baja son muchos más altas que las posibles muertes que puedan ocasionar en la demora que el guarda barreras tiene en abrir la barrera si es posible cuando pasa la ambulancia. La tragedia del cruce de barreras es una tragedia provocada por nuestra osadía o porque somos realmente transgresores, eso es una posibilidad cierta. Ha llegado el momento de ver si no conviene dictar una Ordenanza donde se repongan las 4 barreras y sea el guardabarreras el que las abra si tiene posibilidades de pasar una ambulancia cuando viene un tren. Estos elementos pura y exclusivamente técnicos, pero a éstos hay que agregar otros. El primero, el del tránsito en sí mismo. No puede ser objeto de libre acción la fijación del tiempo de recorrido de los colectivos por la misma empresa sin control. El tiempo de recorrido de un colectivo cuando es excesivamente acelerado (creo que es famoso en el mundo el de la línea 60 de colectivos de Buenos Aires) cuando se le exige al colectivero una velocidad promedio muy alta provoca accidentes de tránsito. El tiempo óptimo de proporción de una calle urbana está alrededor de los 35 km por hora. A menos de 35 km tiene menos capacidad de evacuación y a más de 35 km aunque parezca mentira también tiene menos tiempo de evacuación. Además la cantidad de automóviles que pueden circular en un centro urbano. Hay una curva famosa en estudios de vialidad, la curva de Gompers, que es la cantidad de automóviles que en un momento determinado están patentados en una ciudad en función de la cantidad de kilómetros o calles recorridos. Esa curva, es una curva hiperbólica, asintótica, horizontalmente, se puede disminuir y se puede disminuir puntualmente o a lo largo. Si nosotros tenemos -doy un ejemplo típico- prohibido estacionar y hacer carga y descarga en un horario determinado, digamos de 10 de la mañana a 8 de la noche, no hay motivos para que entren al microcentro vehículos de carga en esa hora; lo que hay que hacer no es solamente prohibir el estacionamiento, hay que prohibir la circulación en el microcentro en un sector que va desde Alberti, la costa y Jujuy de todo vehículo de carga en las horas donde no pueden

cargar y descargar. Eso es elemental porque la disminución del vehículo grande es la que produce la agilidad en el tránsito. Son algunos elementos que dejo para las futuras reuniones y que creo que pueden ser para colaboración. Gracias, señor Presidente.

Sr. Presidente: Concejal Sosa.

Sr. Sosa: Creo que todos estamos coincidiendo en un punto que es fundamental -que es la educación- para llevar a cabo todo este tipo de proyectos. Voy a tratar de ser breve y quiero referirme a las palabras de Domiján que preguntaba por qué en algunas medidas que había tomado este Concejo ha aumentado el número de accidentes. Es simple y no es una cuestión política sino es un hecho real, hubo una falta de instrumentación de todo este tipo de proyectos (que finalmente se convirtieron en Ordenanzas por parte del Concejo) por parte del Ejecutivo y no estoy hablando de la Dirección de Tránsito, la cual en el último tiempo han tenido una excelente predisposición y estamos trabajando en varios proyectos juntos. Decía que iba a enumerar algunos temas porque se habló de escuelas de manejos defensivos. Este Concejo aprobó ya la escuela de conductores de colectivos, que ocasionan el 25% de los accidentes de Mar del Plata. Está dando muy buenos resultados en Buenos Aires, en Capital ya se ha puesto en práctica, se le enseña a arrimarse al cordón, al manejo con el pasajero y todo lo que hace el tránsito. Se le puede agregar a ésto (y lo podríamos comprometer para agregar este tema en la próxima sesión) la escuela de los agentes de tránsito para que cada 3 años tengan que volver a realizar este curso porque evidentemente así como el chofer a los 3 años hay que volverle a recordar todo lo que había estudiado, lo mismo podemos hacer con los taxis y los remises y agregarle -como decía el concejal Gualdi- ésto que lo ponemos como compromiso y veríamos la redacción con la Dirección de Tránsito para sacarlo el próximo jueves que tenemos sesión. Quiero aclarar que todos los proyectos de la Comisión de Transporte y Tránsito ha salido por unanimidad, ésto lo quiero aclarar para que vea la ciudadanía que no hay una cuestión política de por medio. Se aprobaron también semáforos, -como actualmente hay ejemplos en ciudades como Tandil que está funcionando muy bien- anterior al cruce peatonal, ya se aprobó esa Ordenanza y de ahora en más todos los que se vayan a colocar tienen que hacerlo de esta manera. Quizás quitemos uno o dos vehículos de estacionamiento a lo largo de la cuadra pero está dando muy buenos resultados en otras ciudades, ésto es, ponerlo anterior a la senda peatonal entonces de esta manera obligamos al automovilista a dejar siempre libre la senda peatonal y no hacer, como todos sabemos, la famosa viveza criolla de que miramos de reojo el semáforo de la izquierda en amarillo y ya cruzamos y el que viene por su mano también cruza en amarillo y en el medio se juntan. Todo esto se evitaría. Como sabemos que es costoso realizar ésto se va hacer con los semáforos que se van a colocar y progresivamente se tendrán que ir haciendo a los que ya están. En cuanto a lo que decía el representante de la Unidad Regional IV lo hemos tenido en cuenta también en proyectos que han salido de este Concejo como en el caso de la Avenida Edison en el cruce que puede descansar cuando no alcance el peatón a cruzar hacia la otra acera, se hace un descanso en el medio nos comprometemos, a parte a sido publicitado, lo habíamos tratado en los distintos bloques a analizar esto que ha dado, como lo dijo el doctor, muy buen resultado el descanso en Córdoba y en Mendoza. Quiero manifestar también otro proyecto que salió aprobado en la Comisión de Transporte como mencionaba el Director de Tránsito el señor Muñoz, se están buscando distintas alternativas y esto no es una cuestión -quiero dejar en claro que la participación del concejal Gualdi siempre es tratando de ayudar a solucionar estos inconvenientes- pero creo que en este proyecto en especial no ha leído el expediente. Tiene

razón en lo que dice que en las distintas partes del mundo las famosas lomas de burro ocasionan este tipo de problemas sobre todo en vehículos pequeños y en grandes también, pero no es lo que estamos proponiendo. Se está proponiendo la senda peatonal totalmente elevada a 6 metros de ancho para que le sobren bastantes centímetro de cada lado, entonces el vehículo siempre queda montado con las cuatro ruedas arriba o sea que no ocasiona ningún golpe al vehículo, sí que disminuya la velocidad para que no sea sorprendido. Fijense que en Pinamar ya están colocado esto y hablamos con los arquitectos que llevaron adelante el proyecto, han disminuido en un 40 % los accidentes por estas sendas peatonales elevadas, ellos tienen un inconveniente que como decía Gualdi uno a veces viene distraído y realmente topa, el instinto natural del ser humano -y el doctor lo podrá reafirmar- es girar a la izquierda cuando uno siente algún golpe, entonces se puede topar con el que viene de frente pero esto se solucionaría poniendo tachas luminosas y de día hacen como una especie de serrucho, 6 metros anterior a la senda peatonal entonces automáticamente disminuye la velocidad y no ocasionaría ningún tipo de accidente. Están dando excelente resultado en Pinamar, en otras localidades de Córdoba que si han colocado tachas luminosas y ahí han disminuido en vez de un 40 %, como en Pinamar, se ha elevado a un 46 o 47 % la disminución de accidentes. Así, es un proyecto que la Dirección de Tránsito me alegro esté analizando para llevar a cabo sobre todo en aquellos barrios periféricos de la ciudad que están pidiendo a gritos semáforos. A veces el mismo automovilista teniendo un semáforo, cruza en rojo igual. De esta forma tendría que disminuir la velocidad si o sí. Todos sabemos que el presupuesto municipal no está en las mejores condiciones y los semáforos salen aproximadamente de 25 a 30 mil dólares y estas sendas peatonales estaríamos halando de 5.000 dólares y con esto evitaríamos los accidentes en las esquinas de Mar del Plata. Estamos analizando en la Comisión de Transporte una Ordenanza que está funcionando en Córdoba y está dando un excelente resultado, que es antes de entregarle el carnet a los motociclistas, que recorra los hospitales de la ciudad y vea lo que ocasiona una moto. En Córdoba ha bajado de un 35 a un 36 % la adquisición de motos. El adolescente que es el que normalmente compra motos de altas cilindradas, cuando ve lo que ocasiona, palpa en los hospitales lo que sucede, desiste de la moto. Esto lo terminaremos en la próxima semana, para que la Dirección de Tránsito lo pueda llevar a cabo. Pero para que todas estas medidas tengan resultado, se necesita que el Departamento Ejecutivo haga cumplir estas Ordenanzas. Confío plenamente que el futuro Secretario de Gobierno con quien hemos trabajado codo a codo en este proyecto, como en el de los semáforos con cámara que se utiliza en Rosario, que actúa cuando uno cruza, sacando automáticamente la foto al automovilista y le llega después la boleta a la casa. Confío que el futuro Secretario de Gobierno va a llevar adelante todas estas medidas y como manifestaba Perrone, esperamos que se continúe con estas reuniones.

Sr. Presidente: Concejal Pagni.

Sr. Pagni: Gracias, señor Presidente. Lamentablemente no he podido estar desde el inicio de la reunión, pero por lo que he escuchado de los miembros opinantes, ya sea de los invitados o de los concejales, el tema se ha desarrollado con mucha profundidad y aspiramos a que esto tenga continuidad. Desde ya felicitando a la Presidencia por la iniciativa. Pero quiero plantear las cosas en un plano menos legislativo y más desde el punto de vista sociológico. Porque podemos tener las mejores Ordenanzas, -hay muchas-, podemos poner un semáforo en cada esquina de la ciudad, un lomo de burro y no sé si eso alcanzaría a paliar este problema o a reducirlo. Me preguntaba recién cuando escuchaba a algunos, -y con la mano en el corazón

todos- por qué en la ciudad de Mar del Plata, cruzamos los semáforos en rojo, pero cuando salimos a cualquier ciudad del país, o cuando vamos al exterior y alquilamos un coche y salimos por ejemplo a alguna ciudad de Brasil que no conocemos; ahí no cometemos ninguna infracción de tránsito y me anoto primero en la lista. Cuando he tenido la oportunidad de viajar fuera de la ciudad o cuando he tenido la oportunidad de ir al exterior y alquilar un auto no cometo ninguna infracción y en Mar del Plata también me anoto primero en la lista -y espero que detrás mío se anoten varios- cometo infracciones. Porque vengo apurado excedo la velocidad máxima. O porque llego tarde a mi casa y está el semáforo en rojo y como veo que no hay nadie lo paso. O porque estaciono displicentemente en lugares prohibidos. O porque no reduzco la velocidad en las esquinas. La pregunta es, más allá de los semáforos, las Ordenanzas, los lomos de burro, ¿por qué en nuestra ciudad no respetamos las normas de tránsito y por qué afuera sí? Cuando salgo a la ruta 2 y llego a Buenos Aires utilizo el cinturón de seguridad y acá no me lo pongo nunca. Por qué en Brasil respetamos las velocidades máximas, respetamos absolutamente todo y acá no. Y creo que a los porteños les pasará lo mismo- me gustaría ver las estadísticas, para ver cuantos accidentes son locales y cuantos son de turistas. Creo que esta Comisión podría trabajar sobre esos aspectos que son sociológicos de alguna manera, porque la legislación de prevención debe ser muy similar en todos los lugares del mundo. En ningún lugar entiendo que cuando está la luz roja del semáforo se permita pasar. Todos paramos, pero cuando estamos en nuestras ciudades nos damos ese pequeño margen de poder transgredirlas y en otros lugares no. O porque no conocemos quien nos controla, porque no conocemos las sanciones, porque pensamos que nos puede costar mucho dinero, que podemos quedar detenidos, que nos pueden quitar el auto, que nos pueden inhabilitar para conducir. Y quizás sabemos que en nuestra ciudad no nos van a quitar el auto, no nos van a inhabilitar para conducir, no nos va a costar dinero, no vamos a quedar detenidos. Dejo planteado este tema que me parece que es importante y también quiero dejar planteado otro tema y seguramente alguien lo habrá tratado, pero yo no lo he escuchado. No es un problema únicamente de quienes manejamos algún vehículo, también es un problema del peatón. Pasamos más horas del día en condición de peatones que en nuestra condición de automovilistas. Y también el peatón interviene, -y me gustaría saber en qué medida- en un alto porcentaje en los accidentes. A quien no le ha pasado que una señora, un señor, un joven, un niño se cruza en la mitad de la cuadra y si se produce el accidente, es un accidente de tránsito, el primer responsable es el conductor, pero hay una potenciabilidad del peatón. El peatón es un gran responsable de los accidentes, pero para el peatón no hay multas, no hay sanciones, no hay objeciones morales, la culpa siempre es del conductor. Debemos plantear la responsabilidad del peatón y quién de nosotros cuando llega a una esquina se mantiene en la vereda, hasta que el semáforo se ponga en verde, o aunque sepamos que no podemos cruzar por que está en rojo, también cruzamos. Cuántos accidentes se dan en esas situaciones de faltas de tránsito cometidas por peatones. Tenemos por un lado el tema del incumplimiento de las normas que existen, es más, yo me animaría a decir, derogemos todas las normas legislativas y hay muchos que van a seguir respetándolas. Creo que está incorporado en la costumbre del automovilista. La mejor ley no impide la comisión de un delito, es más el Código Penal no prohíbe matar, "el que matare, y le agarren y le prueben el delito tiene una sanción". No esta prohibido pasar en rojo una calle, el que pase y lo agarren y le prueben la falta tendrá una sanción. Entonces las leyes son un aspecto, pero otro es el personal. Yo no mato porque sé que puedo tener una sanción; no lo hago por cuestiones de educación, moral y religiosas. Pero todos esos frenos inhibitorios que tengo para cometer los delitos del Código Penal, no los tengo para transgredir y cometer todas las faltas previstas en la Ley de Tránsito.

Otro tema para discutir, es el incremento de la cantidad de vehículos. Hoy compramos un vehículo que anda en ruta hasta 160 kilómetros por hora y hay un incremento en la cantidad de vehículos producto de la accesible adquisición y quizás nuestras ciudades, nuestras rutas, nuestras legislaciones, nuestras sanciones, no están en consonancia con el incremento vehicular, y el incremento de la velocidad en este caso en particular. Voy a aportar en estos temas y voy a seguir participando porque me parece importante, interesante, es multidisciplinario, tiene muchos aspectos para atacarlos, creo que todos y al mismo tiempo y potencialmente somos todos víctimas y estamos en condiciones de ser victimarios también. Es un tema lo suficientemente grave e importante como para que pongamos atención, no solamente en las cuestiones legislativas, no solamente en las cuestiones urbanísticas, para tratar que una ciudad responda a las nuevas características del tránsito, sino también en la cuestión educativa fundamentalmente. Creo que a mucho de nosotros les ha pasado que yendo a las ocho de la mañana apurado para llegar a la escuela, nuestros hijos nos dicen "papá, está en rojo el semáforo". Los chicos tienen la conciencia, como la tienen en muchos grandes temas. Creo que también hay que trabajar en el aspecto educativo, que con los chicos se puede hacer. Y con quienes ya no somos chicos. A mí me va a doler mucho más que me multen violentamente, que me quiten el auto, mi vehículo de trabajo, la sanción moral de que me vean sacándome el auto por transgredir una norma, la sanción económica, porque si pagamos una fuerte multa seguramente no vamos a volver a cometer la falta. Hay muchos aspectos para trabajar atacando el tema de distintas ópticas, repito lo legislativo es importante, es nuestra tarea, pero también el tema de la prevención a través de la educación. Y la prevención a través de un castigo ejemplar, porque estamos hablando de vidas humanas, pero no solamente quien maneja un vehículo, también el peatón, porque no estamos hablando de choques entre autos, estamos hablando de accidentes y en gran parte entre vehículos y peatones. Ambos componentes participan para que se determine o se produzca un delito. Gracias.

Sr. Presidente: Quedan un montón de inquietudes, ya que el tema es lo suficientemente importante e interesante y siendo aproximadamente las 13:10, lo que podríamos hacer es tratar de ir dando las respectivas conclusiones a la cuestión. Sr. Badía tiene la palabra.

Sr. Badía: Voy a hacer una reflexión muy chiquita sobre lo hablado por Pagni y con lo cual me anoto atrás tuyo. Si podemos lograr que los que estamos en este recinto respetemos las normas, ya es un logro. Nada más.

Sr. Vega: Quería brevemente decir en que consiste la parte del enfoque del proyecto nuestro que tiene que ver con un estudio epidemiológico de lo que pasa, estudiando los factores de riesgo, con un método científico evitando el sentido común. Es realmente una lástima que en todo este tiempo no hablamos del factor de riesgo más importante que mata y lesiona gravemente a las personas y a nuestros vecinos que es el abuso de alcohol. Hemos hablado de cosas sumamente insignificantes, diría que no son ni problema para las vidas de las personas. Esto lo da un enfoque científico y epidemiológico del cual no debemos apartarnos jamás. Los factores de riesgos se estudian no solo para saber cuales son todos los que hay y para darnos cuenta que los accidentes ocurren por muchas causas. Ningún accidente ocurre por una sola causa, esa estadística del 95% no es real. Existen muchas causas, unas de mayor peso y otras de menor peso, en la producción de todos los accidentes, es más diría que no existe nada en nuestras vidas que no sea producto de una multicausalidad de factores. En este sentido la jerarquización de los factores de riesgo nos permite saber que la gente o los accidentes se

producen por el abuso de alcohol, por la velocidad y por la fatiga que da el manejar, por las relaciones sociales de trabajo y para quien tenga alguna duda de por qué este no es un problema individual, el hecho de que el alcohol sea uno de los factores más importante lo transforma en un problema social, si es que alguien puede demostrar que el problema de el abuso de alcohol no es un problema social y si un problema individual y para que sepan cuales son los argumentos-son datos de la organización Panamericana de la Salud a la cual estamos auspiciados y represento se estima que aproximadamente en el 50% de los accidentes donde hay víctimas fatales existe abuso de alcohol, en la mitad de los accidentes, no ocurren de día ni a la mañana, la mayoría epidemiológicamente por métodos científicos sabemos que ocurre los fines de semana, a la noche relacionados con el abuso de alcohol así que solicito como hoy pedí que lo más importante que nuestra institución se llevaría de este recinto es el apoyo en manifiesto político y concreto que antes de tratar otros temas que también son importantes prioricemos cuales son realmente los factores de riesgo mas importantes y que realmente dañan a la salud de nuestra población, por ejemplo el abuso de alcohol. Gracias.

Sr. Presidente: Concejal Gualdi, sus dos minutos.

Sr. Gualdi: Se ha hablado aquí de poner semáforos antes de la senda peatonal no se ha tenido en cuenta que el semáforo no solamente regula el tránsito de automotores, también regula a los peatones que tienen que cruzar en la esquinas, si nosotros ponemos los semáforos de una esquina antes de la senda peatonal, los peatones cuando llegan a la esquina no pueden ver ninguna luz de semáforo entonces no se puede regular el tránsito de peatones, es un error garrafal tratar de poner los semáforos antes de la senda peatonal. Punto dos, la legislación de ser hecha normalmente para que sea respetada siempre, si nosotros en un momento determinado tenemos una causal importante de seguridad que hace que la mayor parte de la gente que después de las 10 u 11 de la noche cruce los semáforos en rojo porque sabe que si para, los asaltan acostumbramos a la gente que viole la norma de noche una vez violada, la puede violar de día. Hay que dejar los semáforos, hasta que no se resuelva el problema de seguridad, mientras no de resuelva que si a uno lo asaltan cuando para en un semáforo rojo, mientras no se resuelva ese punto después de las 23 horas los semáforos tiene que ser en pulsación amarilla. Gracias

Sr. Presidente: Finalmente, entonces la persona representando a la Dirección de Tránsito.

Sr. Belliski: Mi nombre es Gustavo Belliski soy instructor del curso de manejo intensivo, instructor calificado, quería hacer unas acotaciones que por ahí pueden aclarar un poco esta situación con respecto a lo que decía el concejal Pagni con el tema de la ley, de hecho nosotros hicimos una encuesta entre la gente que concurre al curso de manejo defensivo en forma voluntaria quiere decir gente interesada en el tema del tránsito, hicimos una encuesta entre 400 personas el 98% de ellas no conoce la ley 11.430 que es la que regula el transito en la Provincia de Buenos Aires. El desconocimiento de la ley, podríamos afirmar es en Mar del Plata casi total. Nadie tiene una idea muy clara de que es lo que está obligado a hacer por ley, pero por otra parte no solamente eso, de hecho hay un artículo, el 91 de la ley, que prevé la colocación de reductores de velocidad en las esquinas peligrosas con una altura máxima de cinco centímetros o demás, está determinado en el artículo 91 de la ley -lo comento porque entiendo que estaban ustedes tratando un proyecto relativo a eso. Otro aspecto que quería tocar, es algo que también comentó el concejal Pagni y que resulta bastante interesante. Es el

por qué en Mar del Plata nosotros cometemos infracciones mientras que en otros lugares no lo hacemos de hecho y también se comentó acá, el tránsito es el reflejo de lo que somos como sociedad, si nuestra sociedad no cuida la vida, el tránsito no cuida la vida, ustedes lo pueden notar, hay un estudio realizado en España y en Estados Unidos en el cual se determina, que es lo que mencionaba el concejal Pagni, se llama efecto por recorrido habitual. En los lugares que nosotros conocemos, en los lugares donde nosotros habitualmente andamos, se produce el 85% de los accidentes porque lo conocemos, porque tenemos confianza y porque no sabemos que es lo que nos espera, de hecho está muy relacionado con lo que dijo, es un estudio ya realizado que podríamos llegar a tomar como base para tratarlo acá. Algunas cifras que quiero que tengan en cuenta para el tema del tránsito en Mar del Plata y ya con esto termino. Se produjeron acá en Mar del Plata hasta ahora 24.368 accidentes, nosotros estimamos que esa cifra ha producido una pérdida, en pérdidas materiales, gasto de movilidad policial, asistencia pública, servicios de hospitales y todo lo demás, cercana a los 18.000.000 de dólares. Nada más que en eso, teniendo en cuenta después el lucro cesante que produce las víctimas, las pérdidas para Mar del Plata superan ampliamente los 30 o 40 millones de dólares. Finalmente si nosotros tenemos en cuenta estos 24.368 accidentes, lo tienen ustedes en las estadísticas, hubo en Mar del Plata en lo que va de este año casi 100.000 personas afectadas por los accidentes de tránsito. Hubo casi 100.000 personas que tuvieron pérdidas materiales o pérdidas personales por accidentes de tránsito. El tema es de una trascendencia tal que requiere no solo creo yo de una reunión o de un tratamiento, yo soy un convencido que debe tratarse a fondo porque es el problema más grave que afecta en especial a nuestra juventud. Eso es todo gracias.

Sr. Presidente: Evidentemente como les decía el tema es muy amplio, sumamente importante y muy interesante, porque creo que todos nos entusiasamos con las alternativas de solucionar este tema que sabemos que es muy grave. Pero me parece que tal como se planteó en la convocatoria inicial el espíritu de esta reunión era el de buscar soluciones concretas y creo que tenemos que tratar de darle continuidad a esta reunión para poder encontrarla. En ese sentido yo me permito, de acuerdo a lo que he recogido, proponerles un determinado curso de acción que podría ser el siguiente, en primer lugar esto está todo gravado, vamos a hacer la desgrabación y la edición de lo que aquí ha sido dicho para que cada uno de ustedes lo pueda tener y lo pueda analizar, nosotros mismos también en el Concejo con mayor precisión porque aquí evidentemente se han dicho muchas cosas, se ha expuesto el problema, se han volcado ideas y propuestas que valen la pena repasar sobre un texto escrito. Correspondería que hagamos a través de la convocatoria del Concejo, una reunión de trabajo, esta vez mi idea sería no hacerlo como una jornada con micrófonos, sino una reunión de trabajo donde podamos desgranar estas ideas y elaborar eventualmente una conclusión y una serie de medidas únicas, siguiendo un poco lo que decía el concejal Domiján que yo comparto de que hay que concentrar los esfuerzos. Me parece que el organismo adecuado que tiene la responsabilidad de hacer esto, de buscar de concentrar los esfuerzos debe ser el Concejo Deliberante, desde ahora y dándole continuidad en adelante. Así que concretamente si a ustedes les parece y sino lo podemos charlar y encontrar una solución, yo creo que deberíamos editar esto próximamente, hacer una reunión de trabajo en un plazo corto, con las mismas instituciones, para elaborar una serie de propuestas y posteriormente esto sería muy importante después de la temporada hacer una reunión ya de evaluación de cual puede haber sido el resultado de las medidas que pudimos tomar. Me parece que de esa manera le estaríamos dando de acuerdo a lo que planteaba el concejal Perrone que ha sido el principal

inspirador de esta reunión que yo califico como de altamente positiva, de darle continuidad y de cumplir con nuestro deber. Sinceramente les digo que si antes de esta reunión como concejal me sentía responsable del problema del tránsito de Mar del Plata, creo que después de haber escuchado todo lo que escuché, después de ver las estadísticas, el diagnóstico y de ver que hay ideas, que todos han expuestos ideas soluciones, me siento mucho más comprometido con esto y creo que no lo tenemos que abandonar por que me parece que es un sentimiento general. Así que yo quisiera cerrar esta jornada con este espíritu y con este deseo, que editemos esto, que nos volvamos a reunir próximamente, esta vez sin micrófonos, sino simplemente para trabajar, con todos ustedes, con la participación por supuesto de las nuevas autoridades del gobierno electo que va hacerse cargo de la comuna próximamente y que después tengamos una jornada de evaluación de las medidas que se puedan haber planteado. Con estas palabras y agradeciéndoles realmente la presencia y todo lo que ustedes han volcado aquí dejamos cerrada la jornada de trabajo. Muchas gracias.