

SUMARIO

1. Apertura
2. Palabras de bienvenida e introducción a la temática
3. Exposición de los panelistas
4. Palabras de cierre

- 1 -

APERTURA

Sr. Locutor: Señoras, señores, muy buenos días. Se encuentran presentes en este acto de apertura del primer encuentro de “Diagnóstico y Soluciones Posibles sobre Transporte y Tránsito”, organizado por la Comisión de Transporte y Tránsito del Honorable Concejo Deliberante, el señor Intendente Municipal del Partido de General Pueyrredon, profesor Elio Aprile, el Subsecretario Vial de la Nación, licenciado Ernesto Tenembaum, el Presidente del Honorable Concejo Deliberante, escribano Oscar Pagni, el Presidente de la Comisión de Transporte y Tránsito del Honorable Concejo Deliberante, licenciado Pablo Sirochinsky, integrantes del Honorable Concejo Deliberante, señores Secretarios Municipales del Partido de General Pueyrredon y otros funcionarios de la comuna, autoridades del Poder Judicial, Fuerzas Policiales y de Seguridad, representantes de reparticiones nacionales y provinciales con asiento en la ciudad, empresas de seguros, fuerzas vivas de la ciudad, invitados especiales, señoras y señores. Para dar inicio a este acto escucharemos las palabras del señor Presidente de la Comisión de Transporte y Tránsito del Honorable Concejo Deliberante, licenciado Pablo Sirochinsky.

- 2 -

PALABRAS DE BIENVENIDA E INTRODUCCIÓN A LA TEMÁTICA

Sr. Sirochinsky: Gracias. Autoridades presentes, para mí ha sido un hermoso desafío el concretar y llevar adelante este compromiso que fue votado por el Honorable Concejo Deliberante por una iniciativa del concejal Eduardo Salas y hemos reunido aquí en esta casa a todas aquellas personas de Mar del Plata, instituciones y empresas que tienen que ver con el transporte y tránsito. El tema fundamental que nos abrió la puerta para esto fueron las distintas estadísticas que teníamos con respecto al tipo de accidentes y que no nos coincidían con las que distintas instituciones y hombres preocupados por estos temas en la ciudad nos traían. Creemos que uno de los temas esenciales en todo esto, como una de las grandes conclusiones que quisiéramos al final de la jornada poder obtener, sería lograr una metodología acorde y que todos aquellos que tienen que ver con el quehacer de las estadísticas así lo pudieran realizar. De la misma manera en los distintos temas, como educación vial, cursos de manejos defensivos, que el Concejo ha votado una Ordenanza donde a todos aquellos jóvenes que por primera vez van a obtener o solicitar el carnet de conductor, tienen por Ordenanza la obligación de realizar uno de los cursos de manejos defensivos. La realidad nos demostró que entre 40 y 80 chicos por día que van a solicitarlo se torna imposible cumplir con esto, por eso es importante y hemos invitado a la jefa de enseñanza secundaria, y a quien cuenta con el mismo cargo dentro del Municipio para que entre Provincia y Nación podamos realizar los cursos que hace la Subsecretaría de Transporte y Tránsito de nuestra comuna, llevarlos a los colegios secundarios para que esos 4º y 5º años donde están los jóvenes próximos a cumplir sus 17 años y próximos a solicitar su carnet de conductor puedan realizar esos cursos, de esa manera se otorgarían certificados y el mismo debe ser exigible por la comuna en el momento de otorgar el carnet de conductor. Estas poquitas razones por las cuales nos encontramos hoy reunidos aquí, contando con la colaboración de la Nación, de la Provincia y del Municipio como debe ser ante estos casos que deben ser de verdadera importancia porque elevan la calidad de vida y porque la prevención es la mejor inversión que puede hacer un gobierno en todos los órdenes, estamos abocados a esto. Quiero

agradecer a todos ustedes, al Concejo Deliberante, al personal del Concejo, al personal de la Subsecretaría de Transporte y Tránsito, a nuestro Presidente del Concejo, a nuestro Intendente y fundamentalmente quiero un reconocimiento a un viejo militante, porque nos hemos conocido anteriormente en Mar del Plata, al licenciado Ernesto Tenenbaum, que tengo el honor de tener a mi lado y que hoy ocupa el cargo de Subsecretario de Seguridad Vial de la Nación, a todos ustedes y a todas las autoridades presentes, muchas gracias.

Sr. Locutor: Y precisamente a continuación escucharemos al Subsecretario Vial de la Nación, licenciado Ernesto Tenenbaum.

Sr. Tenenbaum: Señor Intendente, señores concejales, funcionarios, autoridades del Poder Judicial, señoras y señores. No sin emoción les quiero agradecer la oportunidad de hacer algo en esta ciudad que es tan cara a mis sentimientos, que está tan ligada a mi historia de vida. Además creo que el marco que ustedes han dado a una iniciativa de la Comisión de Transporte del Concejo Deliberante, una reunión de gente que está involucrada en el tema, que puede venir a trabajar o discutir más que a escuchar exposiciones magistrales, es muy adecuado para lo que tenemos que hacer. Les quiero aclarar que si bien hace muchos años que estoy relacionado con la temática del transporte y el tránsito por distintas funciones que he cumplido, la puerta de entrada a esta reunión, como dijo el concejal Sirochinsky es el problema de los accidentes de tránsito, en realidad yo no soy Subsecretario Vial, soy Subsecretario de Seguridad Vial de la Nación, es decir mi responsabilidad está relacionada directamente con este tema, que es un tema grave en Mar del Plata y en el país. Es un tema sentido por la gente de Mar del Plata, lo he visto en los medios de comunicación y tengo suficiente cantidad de relaciones personales acá como para saber que esto es así y que es sentido en todo el país. Estamos hablando de la vida humana, de cómo hacemos para salvar vidas humanas en una cantidad escalofriante, en una cantidad que supera la mayor parte de las otras causas de muerte en la Argentina y en el mundo, en un tema que es una consecuencia no deseada de la civilización moderna, es uno de los paradigmas de la civilización del siglo XX, que es la cultura del automóvil, la motorización del mundo, que es buena, bienvenida sea por supuesto, no vamos a volver atrás en la historia, ha traído esta consecuencia no deseada, esta tragedia cotidiana que vamos a tratar de resolver en la Argentina, por eso nuevamente les agradezco esta oportunidad y espero que podamos trabajar juntos con la altura que corresponde a una situación como esta.

Sr. Locutor: Habla ahora el señor Presidente del Honorable Concejo Deliberante, escribano Oscar Pagni.

Sr. Pagni: Ante todo les quiero agradecer a todos ustedes y a las autoridades que nos acompañan el estar aquí empezando a tratar y analizar toda esta problemática que hace al transporte y al tránsito en la ciudad de Mar del Plata. Repito el agradecimiento que hago en nombre de todo el Concejo Deliberante porque esto para nosotros es muy importante, porque en definitiva estamos preocupados como todos ustedes por la realidad que nos rodea en cuanto al transporte y al tránsito. Recién pensaba cuando hablaban los expositores anteriores y para no recargar este inicio en definitiva de esta jornada de trabajo, solamente que nos abstraigamos y pensemos que en la ciudad de Mar del Plata, en el Partido de General Pueyrredon somos alrededor de 600.000 personas, pero que según las estadísticas del gobierno de la Provincia de Buenos Aires y que están muy actualizadas, estas 600.000 personas que somos convivimos en el mismo territorio con más de 160.000 vehículos automotores de todo tipo: autos, camiones, acoplados, motos, motonetas, solamente de aquellos que están patentados en el Partido de General Pueyrredon y ahora con la patente alfanumérica no sabemos realmente de donde vienen los demás pero estoy convencido de que hay, seguramente algunos más. O sea que 600.000 personas conviven con 150.000 vehículos, cada 4 de nosotros hay un vehículo de algún tipo, camión, camioneta, auto que convive que se interrelaciona con nosotros, porque de las 600.000, creo que la gran parte del tiempo estamos fuera

de nuestras casas haciendo nuestras tareas. Esa es una realidad que me parece que no debemos perder de vista: la gran cantidad o el incremento del parque automotor, sumado al incremento poblacional y a una ciudad que seguramente cuando fue diseñada hace mucho tiempo no estaba preparada vialmente para toda esta realidad que hoy está aconteciendo. Este es uno de los temas que creo que debemos analizar y por supuesto las consecuencias disvaliosas son los accidentes. Tenemos un triste récord de accidentes y que lamentablemente a veces solamente lo analizamos desde el punto de vista estadístico y puede ser que nos preocupemos o nos aliviemos si la estadística sube o baja, pero en definitiva detrás de la fría estadística hay personas fallecidas, discapacitadas, heridas, con familias también lesionadas, con un costo estatal en la prestación de estos servicios con un costo también de la ciudad en adecuarse a la nueva realidad de muchas de las personas que sufren estos accidentes, por lo tanto no debemos analizar estadísticas solamente para ver si aumenta o baja la cantidad de heridos o de fallecidos lamentablemente, sino para tratar de que las estadísticas nos ayuden a diseñar no solamente una legislación, sino una cultura de un tránsito distinto. Yo quiero proponer algo para el debate porque hay muchos temas y no quiero ser extenso, pero me da la sensación y quizás es muy personal de que como conductor, porque todos somos conductores, automovilistas, pero también somos peatones y algunos que no nos resistimos a que pasen los años, últimamente tratamos de ser ciclistas y como en estas características que vamos haciendo de nuestra persona, como automovilistas, como peatones y como ciclistas cometemos faltas. Hay como una especie de ansiedad de un suicidio colectivo cuando caminamos y cruzamos por la mitad de cuadra o cuando andamos en bicicleta y no respetamos un semáforo, vamos en contramano o cuando andamos en auto y no respetamos las velocidades máxima o las señales de tránsito. Por supuesto que la educación vial tiene que venir pero creo que tenemos que hablar con todas las cartas sobre la mesa y darlas vueltas. En la mayoría de los casos la educación vial me parece que es una excusa y yo me asumo como un automovilista, un peatón, un ciclista, sin asumir la representación de ninguno de ustedes, cuando yo paso un semáforo en rojo, cuando soy peatón y cruzo por mitad de cuadra mirando para otro lado, cuando soy ciclista y no respeto las más mínimas reglas de tránsito o señales de tránsito, no tengo que ir a la escuela para que me enseñen educación vial. Creo que no le debemos cargar a la educación vial todo, sino que la educación vial tiene que ser algo destinado a aquellos que todavía no son automovilistas, que son peatones de las manos de sus padres y que son ciclistas en el patio de sus casas, para ellos tienen que ir la educación vial. Pero para todos nosotros tiene que ir la concientización de que somos 600.000 habitantes y que convivimos con 150.000 vehículos, la concientización de que manejamos un arma que lesiona y que puede matar a otro, ser conscientes de que somos parte integrante de una sociedad a la cual le duele la cuestión de los accidentes de tránsito, pero que no lo asume debidamente. Ser conscientes de que creo que tenemos la sensación de que si cometemos una falta de tránsito no vamos a tener la pena o la sanción correspondiente. Me parece que pese al esfuerzo de nuestros Tribunales de Faltas, de nuestros agentes de tránsito, del Municipio, es como que existe una cuestión en nuestra conciencia colectiva de que por más que pasemos un semáforo en rojo nadie nos va a infraccionar y que si nos infraccionan seguramente no vamos a tener la correspondiente sanción y que si tenemos alguna sanción, por ahí con \$ 50 o \$ 100 lo arreglamos pagando una falta y eso es algo que me parece que a partir de hoy tiene que empezar a cambiar. Quizás hay muchos otros temas para analizar, pero quiero simplemente decir que lo peor que podemos hacer, es no hacer nada, por lo tanto todo lo que podemos hacer va a ser en beneficio de nuestra ciudad, de quienes viven en ella y por supuesto de una Mar del Plata que está cambiando, que se está preparando para ingresar al nuevo siglo y entre los desafíos que tenemos, tenemos el desafío del Tránsito. Muchas gracias.

Sr. Locutor: Ahora escucharemos los conceptos del señor Intendente Municipal, Elio Aprile.

Sr. Aprile: “Yo con mi vida hago lo que quiero” Esta es la respuesta que me dio un veinteañero cuando le reproché andar en moto en contramano y sin casco. Y se equivoca. Con su vida puede hacer lo que quiere, de hecho cada uno con su vida hace lo que quiere, lo que puede y su vida es el

resultado de lo que quiso hacer y lo que lo dejaron. Pero ese jovencito que es arquetipo de miles que hacen lo mismo, no es solo su vida lo que pone en riesgo. El puede matarse y si es su decisión que elija otro modo de suicidio, reprochable pero en definitiva otro modo, pero ese nivel de intolerancia social implica arriesgar la vida de otros, implica que en caso de que no muera y aún muriendo que el hospital público privado se haga cargo de sus lesiones, que en caso de que quede discapacitado la desgracia caiga sobre su familia. Es decir que no es solo su vida el motivo de su negligencia y de su vocación de aprendiz de suicida. Me parece que sobre esta conciencia debiéramos plantearnos una reunión de esta naturaleza a partir del hecho fundamental que debiera convertirse en el ley motiv de cualquier intento oficial. La vida humana, no solo de quien la arriesga sino de los que van a terminar siendo víctimas involuntarias de estos asesinos involuntarios, no deliberados, pero que en definitiva terminan matando o matándose que es una forma de matar. Hay una puja, un conflicto y me parece que el conflicto lo que tiene de bueno es que crea las condiciones para resoluciones dentro del propio conflicto. Es decir hay partes enfrentadas. ¿Cuáles son las partes enfrentadas en el escenario de la crisis del tránsito de una ciudad, de nuestra ciudad en particular? La libertad individual de cada uno, la disciplina o indisciplina que tenga cada uno puesto a sujeto social a un vehículo, aún como peatón y el Estado, que es el que tiene que velar en defensa del bien común y que tiene que ponerle límites, normas y sanciones a aquellos que salen de normas y límites. No es fácil, de hecho no lo es, encontrar el exacto modo dentro del cual este conflicto de la indisciplina social y el Estado puesto a corregirle puede resolverle. Creo sin embargo y este puede ser el motivo central de nuestra reunión que hay plazos, que hay límites y que hay paciencias que se agotan. Este Intendente manifiesta públicamente que plazos, límites y paciencia se han agotado. Hemos hablado de que hay que educar, hay que prevenir y que hay que reprimir por último. A esta altura de la historia de nuestra ciudad no hay un solo señor que pueda aducir que no ha sido convenientemente advertido, prevenido, educado, concientizado cualquiera sea el valor de advertencia que podamos encontrar en esta forma en que se dice “señores, ordenémonos, disciplinémonos, defendamos vidas propias y ajenas”. ¿Cuál es este límite ahora de parte del Estado? ¿Queremos volver al Estado autoritario, militarizado, represor? ¿Queremos tener un Estado permeable, tolerante? ¿Hay una capacidad de inflexión entre la indisciplina de unos y las responsabilidades de control de otros? ¿Cuál es el justo término medio? Confieso que un aporte importante que podría hacernos esta reunión es darnos una respuesta a esta pregunta. ¿Cuál es el justo medio entre el Estado que no quiere ser un Estado fachista y la indisciplina visible, brutal con que manejamos los marplatenses. Lo que queda claro es que el proceso de advertencia está terminado. El 11 de diciembre es la fecha que entre otras cosas va a implicar el punto de inflexión en esta relación de Estado Municipal con conductores marplatenses y no marplatenses que de a miles nos visitan durante todo el año. La cuenta que hacía el concejal Pagni creo que es bastante significativa. Por cada cuatro habitantes hay un vehículo, nada más que incluyendo en esta cuenta los habitantes que son de la ciudad. Si a esto le sumamos los miles de vehículos que llegan, estas cuentas adquieren dimensión de alarma. Pero además esta ciudad está muy particularmente planteada. Todas las avenidas entran al centro y ninguna sale de él, con lo cual nuestros graves conflictos de tránsito originariamente conforman conflictos en el microcentro. Por eso este proceso de transformación implica entre otras cosas ir viendo como obras que hoy están encaminadas van a sumar a favor de este proceso de desconcentración. Las grandes avenidas muchas de las cuales ya están terminadas, la señalización horizontal, la señalización vertical, la reforma del transporte, los estacionamientos subterráneos que empiezan a tomar forma a partir de poco tiempo, los municentros, es decir las municipalidades descentralizadoras y desconcentradoras que van a permitir que miles de personas y vehículos hagan trámites en otros centros de la ciudad y no necesariamente en el microcentro, van a implicar bienes estratégicos a favor de la desconcentración que obviamente trae el primer alivio. Pero hay un tema sobre el que tenemos que trabajar, fundamentalmente y es sobre la responsabilidad individual que no tengamos mas jóvenes o adultos porque hay un padre atrás de cada adolescente o jovencito que tiene que hacerse responsable. Hay un padre que compra la moto muchas veces y hay un padre que frente al reproche del Estado sale en defensa del hijo aún sabiendo que su hijo no tiene razón. Ahí

es donde tenemos que trabajar y creo que en esto es vital que la sociedad en su conjunto se convierta en un enorme “super yo” en términos freudianos o en términos psicoanalíticos, todos tenemos que sumar institucionalmente de parte de la conciencia plural y colectiva que defiende la vida como primer valor. Yo quiero agradecer en la persona del licenciado Tenenbaum el aporte que se hace a este proceso de recuperación, de conciencia pública en el tema de tránsito, al Concejo Deliberante por la responsabilidad con que asumieron esta tarea y por la responsabilidad por la que también dejo una felicitación con que han trabajado en la reforma del transporte que va a ser un tema vital en el reordenamiento del tránsito de nuestra ciudad. Mi gratitud a todas las instituciones civiles y oficiales que se han sumado a esta iniciativa y un pedido -más allá del que ya dejé planteado como requisitoria de una respuesta a una pregunta- que este entusiasmo no sea como amores de estudiantes, flor de un día. Este compromiso lo asumamos de manera cotidianamente permanente y que el Estado municipal sienta que no está solo en resolver una cuestión que es de todos. No declinamos ni nuestros errores, ni nuestras culpas, ni nuestras responsabilidades, pero pedimos que la sociedad en su conjunto se sume a un proyecto del que depende en buena parte la vida humana. Y si no nos interesa la vida de otros, pensemos que algunas de las vidas humanas en peligro futuro puede ser la vida de alguno que queremos. Aunque más no sea como un mecanismo de defensa propia hagamos de esta tarea, una tarea colectiva. Muchísimas gracias a todos.

Sr. Locutor: De esta manera se dan por iniciadas las primeras jornadas de trabajo para debatir, intercambiar ideas y tratar de disminuir el número de accidentes que se vienen produciendo en la ciudad. Despedimos en primer lugar al señor Intendente Municipal y al Presidente del Concejo Deliberante que deben cumplir con otros compromisos protocolares para dar por iniciado en consecuencia las disertaciones que están programadas.

- 3 -

EXPOSICIÓN DE LOS PANELISTAS

(continuación)

Sr.....:En la etapa de presentación del tema. Yo diría que esta es una cuestión pública, notoria, todo el mundo sabe que estamos hablando de un tema grave. Decía Sirochinsky que había distintas estadísticas, bueno no importa exactamente la estadística, pero yo tengo los datos de la policía del país, que en general son las que tienen el contacto directo con el tema, nosotros le agregamos a los datos de fallecidos en accidentes de tránsito un 33%, porque estos son datos que surgen en la Organización Mundial de la Salud, un porcentaje que surge en la Organización Mundial de la Salud, cuando el sistema estadístico no realiza el seguimiento adecuado, entonces la policía pone en la estadística a la persona que muere en el momento, pero si queda herida, pasa a un hospital y fallece unos días después, si bien en el sumario eso se vuelca, no se vuelca en la estadística. O sea que el dato de base de la policía, en general es un dato confiable, más este 33% nos da alrededor de 6.500 muertos por año en la Argentina, son casi 20 muertos por día. Creo que la elocuencia de la cifra, no da para que hablemos demasiado del tema. También nos dice que si hacemos una ponderación por cantidad de habitantes o por cantidad de vehículos, tenemos varias veces más muertos que los países desarrollados –países europeos, Estados Unidos, Canadá, Japón-. Estamos más o menos en el nivel de algún país del sur de Europa, de Brasil y por supuesto mejor que África, algunos países asiáticos e inclusive que algunos países del este europeo. Es decir estamos en el lugar que estamos en general en el mundo, digo porque si a alguno le gusta decir que somos el peor país del mundo, bueno no, no somos el peor país del mundo. Pero la situación es suficientemente grave como para que esto sea anecdótico, como también es anecdótico el hecho que el número de muertos no aumenta en los últimos años. En realidad se mantiene estable, después de un salto muy grande al principio de la década cuando empezó un proceso de motorización masiva en la Argentina, que dio un salto y después de va manteniendo estable, pero esto también es anecdótico porque se mantiene estable en 20 muertos por día estamos en -lo que decía Pagni- el

suicidio colectivo. Acá no se trata de decir: “Hay que lindo no aumenta”, se trata de bajarlo drásticamente. Este fenómeno se dio en todos los países del mundo, cuando empezó un proceso de motorización masiva, no estaban preparadas las infraestructuras, no estaban preparados los automóviles y no estaba preparada la gente. Entonces pasó esto que decía yo hace un rato de la consecuencia no deseada y del aumento enorme de los accidentes. Pero claro esto pasó hace 20 o 30 años en Europa o en Estados Unidos, cuando se dieron cuenta que empezaba a pasar esto, empezaron a hacer políticas activas para resolver el problema, y esas políticas empezaron a dar resultado, es decir han disminuido los índices de accidente en muchos países, incluso en algunos hasta en términos absolutos. Es decir aumenta el número de vehículos, pero disminuye el número de accidentes. Esto es un aliciente, esto significa que se puede, así que lo que se trata ahora es de ver como hacemos nosotros, si otros pueden, nosotros también podemos. Y si un fenómeno tan grave, puede ser dominado en otras partes del mundo, bueno es cuestión de ponerse a trabajar a ver como lo podemos dominar. Entonces acá empieza la cuestión del diagnóstico más en profundidad, no de la descripción del problema, que es lo que estaba haciendo, sino de diagnosticar qué pasa. Yo me aventuraría por dos caminos. Una es una cuestión cultural, es decir hay distintos elementos -que fueron bastante puntualizados por los oradores de hace unos minutos- que se podría definir como una conducta excesivamente individualista o excesivamente transgresora, si quieren podemos usar otro lenguaje y hablar de la famosa picardía criolla, de la falta absoluta de respeto a las normas, acá discutimos todo, si alguien hizo una norma, “la hizo porque se le ocurrió”, “la noche anterior tomo vino”, la seguimos discutiendo después que esa norma está implantada. Y digo esto –después lo voy a desarrollar- acá no se trata de inventar nada sino que hay que aplicar lo que ya está inventado. Creo que hay un problema cultural, nos podríamos extender mucho en esto pero para hacerlo, tendríamos que hacer como hizo Pagni, tenemos que ponernos adentro del problema. Primero adentro del problema -porque como bien dijo él- no hay nadie que esté afuera, el que no es conductor es peatón, es ciclista, es pasajero, es motociclista, yo no conozco a nadie que esté fuera del problema. En segundo lugar porque hay que dejar de ser hipócrita y saber que cada uno de nosotros, con alguna honrosa excepción que habrá acá, somos argentinos típicos que hacemos exactamente todas las macanas que después traen consecuencia, ahora si la culpa la tiene el otro, es decir, del otro conductor que es malo, del policía que no controla, del Estado que no tiene política de educación vial, siempre la culpa es ajena. Pero nosotros mismos cuando vamos a otro país, como le tenemos más miedo a las leyes y a los policías de los otros países, y le tenemos miedo al “superyo colectivo”, –como decía el Intendente recién- porque la gente nos trata muy mal cuando nosotros violamos las normas en otros países. No sé si a ustedes les pasó –supongo que si- entonces ahí nos portamos bien. El otro problema no es de índole cultural, sino de índole institucional. El nuestro es un país federal. La mayoría de las cuestiones relacionadas con la seguridad vial, con el tránsito, con el transporte, -después vamos a hablar de esas cuestiones- no fueron transferidas por las provincias al Estado Nacional. Esta es una cuestión constitucional. El poder de policía no fue transferido, no por casualidad, se intentó discutir este tema y se decidió en la última Constituyente que no, entonces la mayoría del poder lo tienen las provincias. Pero ha habido un gran proceso de descentralización municipal en la Argentina -en buena hora yo estoy de acuerdo, totalmente de acuerdo-, que ha hecho que muchas de esas potestades fueran transferidas a los municipios. Entonces tenemos los municipios, el Estado Provincial, el Estado Nacional, dentro de cada uno de ellos, transporte, tránsito, policía, educación, vialidad, además organizaciones no gubernamentales, además intereses empresarios -a veces nucleados en cámaras-, los medios de comunicación, los opinólogos, yo siempre digo que los argentinos somos todos directores técnicos de fútbol y expertos en tránsito, cualquier taxista sabe armar la selección y cualquier taxista sabe la solución mágica para arreglar el problema de tránsito. Entonces hay muchas manos en un plato, no es como otros países donde se toma una determinación y se aplica –países unitarios, Chile para no ir muy lejos- en todo el país de una manera inmediata y disciplinada. El problema es como esta multiplicidad de actores lo transformamos de un problema en una virtud, es decir, si nosotros conseguimos mediante formas de organización, management modernos, conformar una verdadera red, nos está costando empear

pero después es mucho mejor, porque después tenés muchos actores y muy ligados al terreno, no tenés una burocracia descentralizada que da órdenes, exactamente iguales y con poca creatividad para todo el país, tenés una cantidad de gente que piensa, que elabora, que crea y que conoce las particularidades de cada lugar para poder adaptar las políticas a los distintos terrenos, en eso estamos. Estamos en primer lugar en hacer entender a la gente que la base de lo que hay que hacer, ya está, es la ley de tránsito, está y está votada por el Congreso de la Nación, es la base de una política de Estado, no de un gobierno determinado, ya está. Han adherido las provincias, salvo dos o tres que tienen leyes iguales, no adhirieron porque las tenían de antes en realidad, tienen leyes prácticamente iguales, son Mendoza, Córdoba y Buenos Aires. La de Buenos Aires tiene algunas diferencias, la de Córdoba y Mendoza son prácticamente iguales a la ley nacional. Es decir, esa ley, que hacía 50 años que no teníamos una ley de tránsito así que imagínense la diversidad de situaciones, de 50 años atrás hasta ahora, que es una verdadera ley programa, porque desarrolla todo lo que hay que hacer para poder solucionar el problema. Después tiene imperfecciones –por supuesto- la ley, pero eso se arregla. No quiero hablar de las imperfecciones, porque lo que quiero hablar es como hacemos para aplicarla, es el gran déficit.....

-Ante una consulta continúa el

Sr.....: Estoy hablando de la ley nacional, 24.449, la 11.430 es la provincial. De cualquier manera es lo mismo, la ley nacional, la ley provincial ya está, veamos como aplicarla, veamos como compatibilizar. Yo fui el coordinador de la comisión que reglamentó la ley nacional, así que algo entiendo. Veamos como compatibilizar las cuestiones que puedan arrojar alguna dificultad entre las dos leyes, eso se está haciendo, y después vamos a ver como se pueden mejorar. Pero si empezamos por la crítica de la ley y la mejora de la ley antes de aplicarla, me parece que estamos atando los caballos detrás del carro. Además la ley misma prevé los mecanismos de actualización, porque obviamente esta es una materia absolutamente dinámica., fíjese lo que cambia década a década, o cada vez menos, el mundo del automóvil, el mundo del transporte. Entonces obviamente la ley tiene que actualizarse. Pero ahora estamos en el problema de ver como la aplicamos. Es decir, estamos en como generamos en los hechos, en el terreno concreto, una política nacional de seguridad vial, donde todos los actores moviéndose –repito- en red, porque esta es la forma que podemos superar las trabas institucionales y transformar el defecto en virtud, son capaces de aplicar una misma política, con diferencias lógicas de implementación del lugar donde están, no es lo mismo en una región de montaña que una región de llanura, donde hay nieve que donde no hay, donde hay gran concentración de automóviles, donde no hay, donde el problema principal es la congestión del tránsito, donde el problema principal son los animales sueltos en la ruta. Obviamente que hay diferencias y bienvenidas sean, esta es la riqueza de la realidad, pero una política única. Una política única porque tiene que implementarse como una política única de estado, es decir tiene que ir más allá de los signos políticos, en todo caso compitamos a ver quien lo hace mejor, pero como esto para tener resultados necesita tiempo y necesita mucho esfuerzo, porque estamos hablando de cambiar una cultura -creo que los oradores anteriores explicaron claramente-, no podemos estar peleándonos en este tema por cuestiones menores. Tiene que ser planteado como la ley, como es el Consejo de Federal de Seguridad Vial, donde están todas las provincias, más allá de su signo político, tiene que estar planteado en los Consejos Provinciales, donde participen todos, es decir es una política por la vida, donde la competencia partidaria o personal o institucional, se da por quien hace mejor las cosas, pero no por tratar de destruir lo que hace el otro. Tiene que tener por esto, como resultado de una política de estado, tener continuidad, no las personas, las políticas. Las políticas tienen un tiempo de maduración en estos casos. Los países desarrollados tardaron muchos años en que esto empezara a dar fruto, nosotros vamos a tardar menos, vamos a tardar menos porque nos vamos a copiar, nos estamos copiando asquerosamente de todo lo que han hecho, por supuesto y sin ningún rubor, porque además estamos mirando la película. Yo siempre le digo a los europeos: “No me contés como estas ahora, contame cómo llegastes hasta acá, porque a mi no me

sirve ver, que vos estas bien y yo estoy mal y deprimirme, decir que bárbaro que son ustedes, que malo que somos nosotros”, pero eso no me sirve para nada, a mi me sirve ver que pasos se fueron dando para poder acortar el tiempo. Entonces tiene que ser integral, esta es otra de las características de la política. Basta de la medidas mágicas, no hay medidas mágicas, es decir no hay una medida que lo arregle. Hay una política que se tiene que aplicar sobre las infraestructuras, sobre los vehículos y sobre las personas, y dentro de cada una de esas tres cosas podemos hablar de mucho, sobre todo en el aspecto de las personas. Tenemos que hablar de la educación vial sistemática –que es dentro de los colegios, dentro del sistema educativo-, tenemos que hablar de lo que llamaba Pagni concientización de la educación vial asistemática, fuera del sistema educativo, en los medios de comunicación, las campañas, todo eso. Tenemos que hablar de un punto clave que es el otorgamiento de la licencia de conducir. Grave problema en la Argentina, no visto en ninguna otra parte del mundo, que cada municipio entregue las licencias como quiere, es una cosa insólita. Uno le habla a gente de otros países y no lo pueden creer. Tenemos que hablar del sistema de control, tenemos que hablar del Registro de Antecedentes de Tránsito, esto en el aspecto humano, de lo que hace al ser humano. Por eso digo una política integral, una política que actúe sobre todos los aspectos al mismo tiempo, y busque la sinergia necesaria, busque el efecto sinérgico de todas estas acciones con un resultado único, que la ventaja que tenemos en esto es que el resultado es claro, es que bajen los accidentes de tránsito, no hay multiplicidad de objetivos. Esta política también tiene que ser –el Intendente lo hablaba bien- ampliamente participativa, no puede ser el Estado solo, no le da cuero al Estado solo, estoy hablando del Estado Nacional, Provincial y Municipal, no le da el cuero. Acá tenemos que cambiar una cultura, que es una tarea ciclópea, entonces necesitamos que las organizaciones de la comunidad, ya sean las organizaciones empresariales, o ya sea el tercer sector, u organizaciones sociales, u organizaciones no gubernamentales, o como lo quieran llamar, participen activamente en esto. Lo que yo digo esto, que es esta política, voy a entrar en algunos detalles de algunos de los puntos de qué es lo que estamos haciendo. Respecto a la cuestión legislativa, lo que hemos hecho es después que se aprobó la ley de tránsito, reglamentarla, después lograr la adhesión de las provincias, y buscar compatibilizar con aquellas provincias que tenían una ley distinta y que tenían como voluntad política no adherir a la ley nacional. Las provincias en general adhirió dejando a salvo algunas cuestiones, ya sea de diferencias locales como les decía que en algunas zonas hay problemas de niebla o de nieve o de lo que sea, y dejando a salvo sus potestades como Estado Provincial, que con toda claridad se reservaban los derechos para que no hubiera ninguna duda. Pero adhirió, ese tema hoy está resuelto. También hemos trabajado en la creación de una red que nuclea a todos los actores, a partir de un organismo que crea la ley, que es el Consejo Federal de Seguridad Vial, eso funciona con representantes de todas las provincias, las adheridas y las no adheridas a la ley, y es el organismo rector de la seguridad vial en el país. Esto se creó hace dos años y pico, yo lo vengo coordinando, antes de la creación de la Subsecretaría inclusive, y se completa con Consejos Provinciales en cada provincia, que reúnen a todos los organismos de las provincias que trabajan en la materia, y deberían reunir también a los municipios, porque el Estado Provincial sin los municipios no tiene sentido, como el Estado Nacional sin las provincias no tiene sentido. En la Provincia de Buenos Aires, el Consejo Provincial funciona desde hace mucho tiempo, pero recién ahora está tomando un contacto permanente con los municipios. Una vez hicimos una reunión del Consejo Federal acá en Mar del Plata, y se complementó con una reunión de directores de tránsito de municipios de la provincia, pero después hubo una discontinuidad bastante grande y recién ahora, sé que por lo menos en el gran Buenos Aires, se está empezando a trabajar conjuntamente entre la provincia y los municipios. No sé si llegó eso acá, creo que no, porque sino estaría sentado conmigo alguien del Consejo Provincial. Lo que si sé es que en la etapa actual, están trabajando con mucho empuje y con mucha fuerza en la provincia de Buenos Aires. También se completa con el asesoramiento al Consejo Federal por parte de todas las Cámaras -y esto es por ley- de actividades relacionadas con seguridad vial del transporte, seguros, verificadores de vehículos, etc. Y le hemos agregado una acción con las organizaciones no gubernamentales, primero a partir de convenios de acción conjunta, y en las últimas semanas se ha

creado un Consejo Asesor de Organizaciones no Gubernamentales, creado por una resolución del Ministerio del Interior, que funciona conmigo en carácter de asesores, es decir trabajamos con el sector empresario y trabajamos con el sector no gubernamental. A partir de esto se han empezado a desarrollar agendas comunes en todo el país, para que en todos los lugares del país se discuta de lo mismo, porque sino en cada lugar se empieza con una historia diferente, a discutir de un tema diferente. Esencialmente que se discuta de lo mismo, de los mismos temas, después cada uno tiene sus opiniones dentro de esos temas. Y se han empezado a desarrollar acciones concretas. En el ámbito de la infraestructura, donde en la Argentina en los últimos años se ha hecho mucho, pero falta muchísimo por hacer. En Mar del Plata también se ha hecho mucho, y los resultados supongo que se van a ver en el futuro con las nuevas avenidas y con la terminación de la ruta 2 – básicamente-. Estamos trabajando junto con Vialidad Nacional y con las vialidades provinciales, por un lado para trabajar en la señalización uniforme, es decir, es muy peligroso en un país cuando el lenguaje del camino es uno en un lugar, y otro en otro. Si yo voy a 100 kilómetros por hora, y tengo que interpretar que me quiere decir la señal, me voy a matar. Yo tengo que tener inmediatamente la comprensión de que me está diciendo la señal, por el color por la forma, por todo. Estas son normas internacionales, que como yo les decía hace un rato, no es que un señor se emborrachó la noche anterior y se le ocurrió hacer esas normas. Las normas uniformes se hacen por eso, porque tiene que ser uniforme en todo el mundo. Y estamos trabajando en un programa de auditoria de seguridad vial, que es un concepto que viene de Inglaterra, empezó en Inglaterra y se está extendiendo en todo el mundo, que parte de la idea, que un tercero, que no es ni el que encargó la construcción de una vía, ni el que lo hizo efectivamente, realice una auditoría técnica, que permita medir el grado de seguridad de esa vía, y permita recomendar medidas de bajo costo, en muchas oportunidades, porque a veces con pequeñas cosas, se arreglan problemas grandes, o bueno, permita decir: “Esta ruta no da más así”, y tiene que estar dentro de las prioridades de construcción de una vía doble, una autopista o lo que sea, es decir que haya un criterio técnico basado en el estudio de los tramos de concentración de accidentes, que es un concepto moderno, reemplazando al de “puntos negros”, y que permita ese análisis de la infraestructura y las modificaciones correspondientes. Otra parte es el vehículo, estamos tratando de impulsar la revisión técnica obligatoria en todo el país, acá en la provincia de Buenos Aires se llama verificación técnica de vehículos, es lo mismo. Es una medida difícil, difícil porque a la gente no le gusta automáticamente decir: “Bueno ahora tengo que cambiar mis costumbres, tengo que revisar mi auto periódicamente y encima tengo que pagar por eso”, pero es necesaria. No quiero entrar a discutir las formas, también es difícil porque hay muchos intereses, entonces se crea una discusión económica al respecto, pero es necesario que el parque automotor tenga una verificación periódica, es como hacerse un chequeo médico, hace falta hacerlo. Después está el tema de la educación. En eso avanzamos bastante. En eso estamos trabajando junto con el conjunto del sistema educativo argentino, donde están los Ministros de Educación de todas las provincias del país, el Consejo Federal de Cultura y Educación, en la implementación de un Programa Federal de Educación Vial, que tiene distintos módulos, que se basa en una acción compartida ya el año anterior, en un concurso muy importante, cuyo criterio fundamental es que la educación vial no es solamente enseñarle las normas y las señales a los chicos. Acá hay un problema de transmisión de valores, y de transmisión de conducta. Alguien dijo hace un rato: “Yo no puedo enseñarle a alguien que el semáforo en rojo es para parar”, yo no creo que haya nadie que no sepa que el semáforo en rojo es para parar. Entonces acá lo que tenemos es un problema de conducta, de comportamiento, de valores muchos más profundos que el mero conocimiento de una señal. Desde la infancia, desde los chicos tenemos que ir inculcando estos valores, que tienen que ver con el respeto a la vida, aprender a compartir el espacio público. Esto no se puede hacer, como se hacía tradicionalmente con un factor externo a la escuela, es decir, voy yo o va la policía o va un agente de tránsito, da una clase, después se va, entonces los chicos escuchan no escuchan, tiran tizas, no tiran tizas, no, tiene que ser con mucha más continuidad, y por lo tanto el rol del maestro es central en esto, porque el que da la continuidad, el que trasmite los valores en la escuela es el maestro. Entonces trabajamos sobre la capacitación y el apoyo a los maestros, para

que den este tema, y sobre la motivación de los chicos, con juegos, con concursos, con todas las cosas que lo pueden hacer más interesante. El programa va bien, el programa va a tener una próxima etapa cuando este desarrollado en todo el país, que va a ser empezar a ver como se liga con el tema de la licencia de conducir, al estilo norteamericano, donde en las escuelas se dan los conocimientos necesarios para poder sacar la licencia. Es una discusión superada que sea una materia, realmente no sirve que sea una materia porque está demasiado interrelacionada con otras cosas, entonces tiene que ser una especie de contenido transversal, está relacionada con la ecología, con el respeto al prójimo en todos los ordenes, y porque sino tendríamos una –como dicen los maestros- inflación curricular terrible, si para cosa hay que hacer una materia específica, tendríamos 50 materias y ninguna se tocaría en serio, pero si con contenidos transversales, poniendo el eje en esto que son el tema de los valores, el tema se transmisión por parte del maestro y de la motivación por parte de los alumnos. No sé a que punto llegó este programa en Mar del Plata, los quería interesar particularmente en esto. Después está la educación asistemática, donde hay tres cuestiones que estamos desarrollando. Una es empezar a tener una política seria con los medios de comunicación. Los medios levantan esto en forma muy facilista. Muestran la sangre, los muertos, las estadísticas, cuanto más graves mejor, y si eso dicen que es para hacer conciencia, ya está, todos los argentinos saben que es un tema grave, ahora lo que hay que empezar a ver que cosas hay que hacer para solucionar el problema y además mostrar las cosas que están haciendo, porque sino lo que se produce es una sensación de bajar los brazos. Esto es un tema grave, es un tema en que nadie puede hacer nada, un tema que no tiene remedio, entonces nadie se preocupa por la situación. Todos dicen: “Yo me porto mal, pero en realidad como este es un tema que nadie hace nada por arreglarlo, me sigo portando mal”. Si uno plantea que esto se puede arreglar, qué es lo que hay que hacer para arreglarlo y cuales son las cosas que se están haciendo en todos los niveles para arreglarlo, creo que la actitud de cada uno respecto del tema, varía sustancialmente. Por la misma razón estamos desarrollando un programa de difusión en materia de seguridad vial, que lo que intenta es empezar a coordinar las acciones en materia de difusión, porque las acciones aisladas no producen efecto. Acá se gasta mucha plata, las gastan las empresas, las gastan distintos Estados, de distinto nivel, pero son pequeñas campañas sobre temas aislados, sin coordinación y por lo tanto sin efectos. En otros países se hacen campañas mucho más coordinadas, con posibilidad de medición de efectos y por lo tanto con posibilidad de ser pautadas, “bueno este año hacemos esto ...

Sr. Sirochinsky: Continuando con nuestros panelistas, tengo el honor de presentarles al doctor Carlos Torres, Coordinador de Emergencias Sanitarias, de la Zona Sanitaria VIII, quien se va a referir a accidentes y estadísticas. Muchas gracias.

Sr. Carlos Torres: Bueno, me toca mostrarles algunas estadísticas y algunos conceptos, desde el punto de vista de la salud. Las estadísticas les quiero decir que han sido confeccionadas en lo que nosotros denominamos Comisión Multisectorial para la Prevención de Accidentes en el Partido de General Pueyrredon. Es largo el nombre pero en última instancia nos pusimos a trabajar para ver qué podíamos hacer para disminuir el número de estos accidentes. Esta comisión surge a través de los lineamientos del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires, y a través de la Región Sanitaria VIII hicimos un llamado, una convocatoria general –un poco de lo que se estaba hablando anteriormente- porque vemos que este es un problema de todos, y que un solo sector no puede con los accidentes de tránsito. Así en esta línea decimos que el accidente -y no solamente de tránsito, el accidente llamado en general-, es un suceso eventual, multicausal, que altera el orden regular de los hechos, y también decimos que siempre es previsible. Tal vez esto resulte un tanto taxativo, decir que siempre es previsible, podemos decir que es evitable, y estamos convencido de ello, porque también decimos que es eventual y que es multicausal, y cada una de esas causas que van a confluir a producir el accidente, son las que se pueden prevenir. También decimos, y esto no es porque lo decimos nosotros sino porque es así, que es la primera causa de muerte entre 1 y 40 años de edad, y la tercera de todas las causas de la población en general, y que representa uno de los problemas más

serios y de difícil solución a lo que se enfrenta la salud pública. Si tenemos en cuenta muchos de los conceptos que se han dicho anteriormente, entendemos que es así. En nuestra ciudad, a través de la Región Sanitaria VIII, del servicio conocido como 107, del que tenemos registros a partir del año '90, vemos que la cantidad de salidas de ambulancias, desde el año 90 al '97, aumentó en más del 100 por 100%. Les quiero decir que en estas salidas de ambulancias, que el año pasado fueron de alrededor de 5.500 -5462-, no es exclusivamente para lo que nosotros llamamos o hemos tabulado como accidentes de tránsito, en esto está involucrado todo otro tipo de patología, por las cuales también llaman y que se producen en la vía pública. Pero sí aproximadamente, por lo menos desde el año '95, que podemos tener registro, representan los accidentes de tránsito, aproximadamente el 50% de esta cifra de salidas de ambulancia. Nosotros hicimos las estadísticas, y esto sí a través de la Comisión Multisectorial, y vemos que coinciden con lo que se estaba diciendo aquí anteriormente en palabras del Intendente, del Presidente del Concejo Deliberante, de casi todos los que hablaron anteriormente, el pico de edad en los que están involucrados, en su mayoría son desde 11 a 50 años, con un pico de 21 a 30 años, que coincide con las víctimas fatales, estamos hablando de la ciudad de Mar del Plata. Tal vez llame la atención que el número de estas víctimas, no coincide para los que lo conocen, con algunas de las estadísticas que estuvieron circulando el año pasado, les quiero decir que este número de víctimas fatales corresponde a víctimas fatales en el lugar del hecho y que fueron suministradas por la Jefatura de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, no son cifras que nosotros hemos recabado por nuestros propios medios, porque tampoco los tenemos para eso, pero si a través de lo que nos pasa mensualmente la policía de la Provincia, aclarando que falta solamente tabular el mes de octubre, que por razones ajenas a nosotros no nos llegó, pero que no altera o no alteraría esta cifra que coincide con las edades tempranas en las que se nos accidentan, se nos muere la gente. Decíamos que es un hecho importante para la salud pública y también decimos que es un hecho que produce conmoción social. Comienza con la conmoción individual, por las lesiones o por las secuelas o por la muerte que puede llevar. Por las mismas causas la familia está involucrada, produce una conmoción pre e intra hospitalaria, en la faz pre-hospitalaria se tiene que poner en marcha una infraestructura que es compleja, que es cara, y acá uno no dice que es cara para no gastar dinero, simplemente como decíamos que estos accidentes se pueden prever, este dinero que se gasta en infraestructura en caso pre-hospitalaria, se puede volcar a las patologías que a través del tiempo podemos tener, pero como patologías de enfermedad, a pesar de que los accidentes ahora son considerados una enfermedad social, produce la conmoción intra hospitalaria, aunque sea un politraumatizado que llega al hospital, o que llega a una institución prestadora de salud, y no hablemos si esto son más de una víctima o si es una catástrofe donde son muchas las víctimas involucradas, por ende esto repercute en toda la comunidad, y evidentemente compromete el sistema de salud. Y el sistema de salud no es solamente estatal ni privado, es de orden público, porque si va al hospital público o al llamado hospital público, el costo de esta atención lo pagamos entre todos, pero también si va al privado lo pagamos, y todo esto –insisto- es de un elevado costo socioeconómico. Dentro de la atención de la salud conocemos o tenemos, la promoción, la prevención, la recuperación y la rehabilitación. De estos cuatro ítems, el de menor costo, es la promoción y la prevención, y es lo que menos por ahí hacemos, o lo que peor hacemos, y lo que es peor –valga la redundancia- por ahí no lo hacemos, porque cuando ya entramos en la asistencia y recuperación de la salud, es donde comienza el gran costo económico. Tengan siempre presente que como primero y fundamental está el individuo, está la persona y hablamos del costo económico porque dejamos un poquito de lado en este caso las lesiones, las secuelas y todo lo que representa estar lesionado o estar enfermo. Esto que decíamos de la promoción y la prevención está dentro del capítulo que abarca la atención primaria, y la atención primaria en el tema de tránsito y de accidentes o de accidentes de tránsito, volvemos a lo mismo, promoción y prevención, pero aquí entramos absolutamente todos dentro de este ámbito, policía, educación o el sistema educativo, las organizaciones no gubernamentales, la justicia, la comunidad, la prensa, la prensa como difusora de todas estas acciones para la prevención, más allá de publicar las noticias, Defensa Civil, bomberos, Salud –por supuesto-, etc., etc., etc. ¿Y por qué digo etc., etc., etc.? porque todos y cada uno de

nosotros estamos involucrados en este tema. Y pasamos a lo que es la atención secundaria. Que aquí si Salud tiene un rol fundamental, si tenemos que ir a buscar a un herido, tratar de llegar lo más rápido posible, sin matarnos en el camino y sin producir otro problema, entra la asistencia, la recuperación o la asistencia inicial, sigue la rehabilitación, que puede tener secuelas o no, y si tiene secuelas o no, la reinserción en la comunidad. Seguimos insistiendo que todo esto tiene un gran costo personal, familiar, de la comunidad y económico. ¿Y por qué aquí ponemos salud en grande?, un poco ya lo dijimos, porque es expresamente para salud, la atención en la recuperación, ¿pero qué pasa?, que en la calle, en el tránsito -que estamos hablando ahora-, policía en principio, porque es la que anda dando vueltas con sus móviles o con sus paradas, y puede estar presente, y puede ser la primera que llega a ese siniestro, los bomberos, etc., donde también están los inspectores municipales, -e insisto- cada uno de nosotros que podemos presenciar un accidente de tránsito. Yo les decía que les tenía que mostrar algunas estadísticas, y no quisiera ser pesado con esto. Estas son las estadísticas que nosotros hemos sacado de la ciudad de Mar del Plata, que hemos obtenido de la ciudad de Mar del Plata durante el año '97, sobre un total de 2.210 casos, estos son 2.210 salidas de ambulancias, en realidad representan más porque hay algunas que en el camino resulta que son falsas las llamadas, pero lo que sí, actuó la ambulancia en 2.210 oportunidades. Hemos registrado 709 choques, vuelcos, accidentes de motos, accidentes de bicicletas y peatón. Para nosotros es que lo más significativo es que el porcentaje de choques o colisiones, están muy cerca de lo que significa el atropello del peatón. Le sigue el accidente de moto, y le sigue el accidente de bicicleta. Hemos dividido la ciudad en tres zonas. Una es la zona centro, que las delimitamos hacia el sur la Avenida Juan B. Justo, hacia el norte la Avenida Constitución, hacia el oeste la Avenida Champagnat, y por supuesto al este la costa. No las cifras absolutas pero si los porcentajes se mantienen entre lo que es el choque de vehículos y el atropello de peatón, casi también de accidentes de moto y bicicletas, que también se mantiene en lo que llamamos microcentro, que no es el microcentro físico que tenemos nosotros acostumbrados a caminar, la proporción se mantiene. Este microcentro nosotros lo delimitamos por la calle Alberti, España, Güemes y 9 de Julio, o sea ampliamos lo que es el microcentro comercial conocido. Insistimos se mantiene. También tomamos como ítem el accidente por día de semana, y por ahí uno anda por la ciudad, sale a hacer deportes los domingos a la mañana o la tarde y dice: "Qué pasó, acá hubo un accidente", el que no lo escucha por la radio, y nos encontramos con esto que sube, salvo acá una pequeña depresión, pero suben desde lunes a domingo, es decir se va incrementando el número de accidentes bien avanzamos los días de la semana. Y hemos también tratado de estudiar qué pasa con los fines de semana. Tomamos como horario de la cero hora del día sábado a las seis horas del día lunes, y fíjense que el domingo en estos horarios, de cero a cuatro o cinco de la mañana, sábado y domingo, llevan la delantera. Nosotros interpretamos que por los lugares en que se producen los accidentes es el movimiento que realiza mucha gente, incluidos los jóvenes -que son los que se nos mueren y que más se accidentan-, en las cercanías de los lugares de esparcimiento nocturno, y estos picos horarios desde las doce, tanto el sábado como el domingo, a las veinte horas, entendemos que es cuando nosotros decimos: "Se pone en movimiento la ciudad, después de una noche de relax", y el domingo fíjense, con los picos de dieciocho a veinte, también interpretamos, pero esto hay que corroborarlo porque nosotros tenemos las cifras, pero faltan otros ítems, que tendríamos que tener en cuenta y que no podemos todavía por la infraestructura que tenemos nosotros, que la ida y vuelta, el entrecruzamiento -le decimos- que se produce con la gente que va y viene a los lugares de esparcimiento público, que puede ser Sierra de los Padres, que puede ser hacia el sur la costa, el entrecruzamiento que se produce para la vuelta a los hogares. Hemos hecho también un gráfico a través de lo que surge del estudio de los accidentes por hora, bueno coincide de todas maneras con el horario del fin de semana pero esto ya es todos los días. Estos picos que se producen entre las nueve horas y las quince, y después de las dieciséis a las veintiuna o veintidós horas, interpretamos que es el movimiento, por supuesto todo el movimiento de la ciudad, pero en relación casi directa a la entrada y salida de los horarios del colegio, y por otro lado la vuelta también a los hogares después de la jornada de trabajo. También vemos los sexos, bueno llevamos la delantera

ampliamente, somos los que producimos la mayor cantidad de accidentes, y somos también los que nos accidentamos –está bien hay menos mujeres que manejan-. También hicimos, si bien tenemos todas las calles de Mar del Plata, porque bueno los accidentes se producen en todas, pero a modo de ejemplo, y porque llama la atención, decimos qué pasa en las avenidas perpendiculares a la costa y después vienen las paralelas a la costa, alguien me dijo: “Bueno pero acá en Mar del Plata son todas perpendiculares y paralelas a la costa”, digamos que las perpendiculares de la costa serían Mario Bravo, Fortunato de la Plaza, Juan B. Justo, Paso, Colón, avenida Luro, etc., y estas están en letra celeste o azul, porque nosotros decimos en el informe que hicimos que estas dos avenidas, Colón y Luro, son las que tienen más cantidad de semáforos, y fíjense que son las que más accidentes tienen registrados, pero ojo, no le echemos la culpa al semáforo, tal vez es la conducta y tal vez –por no decir con seguridad- hay que medir el flujo automotor, el flujo de peatones, qué pasó si fue en el semáforo o fue en la mitad de cuadra, si fue el señor de edad que cruzó por la mitad o fue el chico que salió corriendo también por la mitad de cuadra, o el conductor que no paró, si llovía o había niebla, o lo que fuere, esos son los otros datos que tenemos que incorporar a todo esto para poder en serio hacer un mapa de riesgo de la ciudad, que es lo que intentamos con estas estadísticas poder hacer. Con respecto a las paralelas a la costa: Boulevard Marítimo, es decir la costa en general 111, Peralta Ramos Independencia 107 y Jara, Polonia y Tejedor 100, fíjense que lo que nos llamó la atención a nosotros también, que en el tramo de estas avenidas que cambian de nombre, pero en tramo céntrico de lo que hemos marcado nosotros como centro, acuerdense de Juan B. Justo hasta calle Constitución, es donde más se producen, es decir en Boulevard Marítimo, que es la zona céntrica de toda la avenida de la costa, Independencia, y lo que respecta a Jara, Polonia y Tejedor, la avenida Jara, disminuye hacia el resto de la ciudad, hacia el exterior del centro. Y damos la vuelta y estamos de nuevo en el principio, el costo que se produce en todo esto, fíjense, lugar de traslado 70% al Hospital Interzonal General de Agudos –el famoso Regional-, el IREMI –el Materno Infantil-, el Hospital Privado de la Comunidad y el resto de las clínicas. Al Hospital Privado de la Comunidad entendemos, inferimos, que es por la gran población de jubilados que tenemos en Mar del Plata, porque por suerte aparentemente, cuando no van a los hospitales oficiales es porque la víctima, el herido, ha quedado con conciencia y dice: “Yo quiero que me lleven a tal lado”, y lo llevan, o alguien de la familia se hace responsable de que los trasladen a estos lugares, pero fíjense que es importante, que es un 10 casi 11% de los trasladados que van al Hospital Privado de la Comunidad, en una cifra que fue de 1.585 traslados, les digo teníamos 2.210 atenciones de ambulancias, pero 1.585 víctimas porque en la primera mitad del año no tuvimos la información por cuestiones de implementación del programa, la información del Hospital Interzonal General, pero que no hace al global de la información. En esto quiero decir que en un estudio que hicieron en el Hospital San Martín de La Plata, gente también preocupada y ocupada en estos temas, sacaron que la internación de un día en terapia intensiva como costo básico hospitalario, esto fue en el año '96, era de \$400, sin tener en cuenta el politraumatizado, el politraumatizado que requiere toda una infraestructura mucho mayor que el que va a terapia por una patología menor, es decir, la aparatología, estudios, etc. etc., que sumaría según el estudio que hicieron ellos, alrededor de los \$2.000 por día. Pero calculando nada más lo básico, \$400 por un promedio de 8 días de internación se va a \$3.200, y ellos hicieron una tablita, se las quiero mencionar, no con cifras exactas, pero dijeron: “Bueno si nosotros gastamos \$3.200 en 8 días, en politraumatizados o en traumatizados que se pueden prever esa cifra, nos puede dar, hablaban de 5000 litros de leche o 3000 kilos de pan, etc., etc., etc. Es real y por otro lado -insisto- se puede volcar a la patología común si se puede llamar así, que podemos padecer cualquiera de nosotros. También les quería decir que se calcula que lo que se gasta por accidente de tránsito, algunos dicen que está en 2,5, otros hablan del 3% del producto bruto interno del país. Yo no sé cual es la cifra actual del producto bruto interno, pero algunos dicen que anda, ese gasto, en alrededor de los diez mil millones de pesos por año, es mucho, muchísimo. Por último quería leerles una carta europea de los derechos del peatón, que se publicó en el Parlamento Europeo, el 12 de octubre del '88, hace exactamente 10 años. Inclusive cuando estaban hablando el Intendente, el Tenenbaum, Pagni, etc., estaba pensando en estos puntos, porque es

como que se repiten conceptos, pero creo que son válidos. “El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos o rurales, organizados a la medida del hombre y no del automóvil”, insisto, “organizados a la medida del hombre y no del automóvil”. “Así como disponer de las infraestructuras que le permitan desplazarse a pie o en bicicleta”. “Los minusválidos tienen derecho a que se tomen medidas especiales, específicas, que le permitan la máxima movilidad autónoma posible”. “El peatón tiene derecho a una movilidad completa y libre, que puede realizarse mediante el uso integrado de los medios de transporte”, acá se está hablando de la reestructuración del transporte. “El peatón tiene derecho a la fijación de límites de velocidad”, tal vez el primer factor de riesgo y el más importante de todos, que no se respeta, “la velocidad”, no digo la alta velocidad, digo “la velocidad”, todos sabemos de qué hablamos también se dijo acá, mucho no la respetamos. “El peatón tiene derecho a la fijación de límites de velocidad y a la reordenación de las calles y cruces que garanticen el tráfico de peatones y bicicletas”. “Tiene derecho a que se prohíba la difusión de mensajes publicitarios que fomenten el uso equivocado y peligroso del automóvil”. Todos sabemos que la mayoría de las publicidades se refieren al uso equivocado y al peligro del automóvil, porque si yo tengo un tigre en el tanque y tengo una fuerza que sale por la ventana, atraviesa montañas, estamos diciéndole a cualquiera de nosotros, “súbanse y hagan un desastre con el auto”. El mensaje debe ser diferente. “Tiene derecho a un transporte no contaminante”, me ahorro los comentarios. “Tiene derecho a disponer de áreas de estacionamiento que no impidan la movilidad de los peatones”, y nosotros por ahí estamos acostumbrados a que se prioriza el estacionamiento del auto, metemos el auto y el peatón a otro lado, pasamos por la calle, nos agarramos de las paredes. Ojo que cuando somos peatones también hacemos macanas, esto es real. “Tiene derecho a la creación de pulmones verdes, incluso a través de obras de repoblación urbana”, tal vez sea más importante tener pulmones verdes -que en Mar del Plata por ahí no sé si falta o por ahí estamos perdiéndolos-, que poner en la ciudad asfalto, asfalto y más asfalto. ¿Por qué?, porque traemos automóviles a la ciudad y no los dejamos afuera, y seguimos priorizando al automóvil, sin pensarlo porque ojo esto no es cargo para nadie, ni las estadísticas, ni las expresiones, ni nada, dentro de la comisión trabajamos tratando de poner el hombro para solucionar problemas, nada más, el resto puede ser interpretación del que escucha, no vamos en contra de nadie, pero si vamos a favor de la vida, a favor de que no se nos lesionen sobre todo los chicos, los de ustedes y los míos. Y como dijo el Intendente, si somos egoístas por ahí, que no nos lesionemos nosotros primero, por lo menos vamos a evitar un lesionado o una muerte. Gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Sirochinsky: Gracias doctor Torres. A continuación tengo el agrado de presentarles, al señor Alberto Nuñez, analista de sistemas, actual gerente de la Caja de Ahorro y Seguros de Mar del Plata. Quiero agradecer públicamente al señor Nuñez todos los esfuerzos que ha hecho a través de su empresa, para que hoy podamos estar todos reunidos. Muchas gracias.

Sr. Alberto Nuñez: Ante todo, buenas tardes. Yo quería en dos palabras señalar un poco la inquietud que me provoco de entrada, cuando con el licenciado conversamos en el Concejo, la inquietud que tenía él de organizar esta jornada. Realmente como un ciudadano más, como una persona más, cotidianamente viviendo los problemas que tenemos, lo creía interesante, y tal vez desde la óptica de la empresa privada, uno pueda aportar simplemente lo que le parece, con sus errores o sus aciertos, pero más allá de la empresa, sea privada o pública, lo que bien se dijo varias veces, estamos hablando de vidas humanas, y todos los días compartimos en la calle, vemos permanentemente, y a veces somos protagonistas de montones de incidentes, que lamentablemente lesionan la vida. Entonces esta pequeña charla la voy a tratar de dividir un poco, sobre todo porque me gustó mucho el planteo del licenciado de que fuera algo eminentemente práctico y que de acá puedan surgir cosas, que entre todos aporten a que los mismos componentes del Concejo puedan desarrollar Ordenanzas o proyectos de ley provinciales y decía necesarias. Y creo que todos

estamos involucrados, yo creo que cuando uno tiene una afección en la salud indudablemente recurre a un médico, no a un arquitecto, lo mismo pasa cuando hay que diseñar un edificio, se recurre a un arquitecto y no a un médico, en el caso del tránsito entiendo creo que es totalmente distinto, por eso es multidisciplinario, por eso me tomé el atrevimiento de estar aquí, porque creo que cualquiera de nosotros tendría la misma autoridad, porque esto lo estamos viviendo todos, y no hay un médico, un ingeniero, un intendente, un concejal, que sea el único responsable de lo que puede pasarnos en la calle cotidianamente, eso lo quería señalar, sobre todo porque es un concepto bastante importante para poder determinar que lo prioritario es la vida humana en todos los ámbitos y en todos los aspectos. Y para empezar yo lo que quería mostrar un poquito, es que gracias a una información que obtuve en el Registro de la Propiedad del Automotor, un poco la evolución del parque automotor como nos marca, estoy seguro no se cuantas calles se van a incorporar a la ciudad, pero si miramos de 1966 a 1997, nos damos cuenta que se han incorporado mucha mayor cantidad de autos que calles. Tenemos una discriminación en esa misma evolución en números, nos fijamos y vemos que en 1966 había 1.700.000, esto es en todo el país, después vamos seccionarlo un poco hasta donde llegamos en lo que es Mar del Plata. En 1997 tenemos 9.000.000 de vehículos, estamos hablando de automóviles no motos, por lo que el crecimiento es casi seis veces, habría que hacer la cuenta. Si vamos a una distribución de eso, también con esta base de información proporcional al Registro de la Propiedad, tenemos que el parque automotor, Capital Federal tiene el 17% y Buenos Aires tiene el 39%, con lo cual sabemos que la provincia en si es la más densa en cantidad de vehículos, como también es la más densa en la cantidad de habitantes. Bueno eso era para el año `96, esto es para el año `96, para el cual Buenos Aires creció al 40%, creo que esto bien indicativo que hay muchos vehículos en la provincia. Ahora estaría la composición numérica. Si vemos los números sobre los 8.000.000 que habíamos hablado al principio, estamos viendo que Buenos Aires tiene 3.300.000 automóviles al `96, y 3.500.000 al `97, con lo cual vemos significativamente la diferencia con el resto de las provincias. Tenemos también algún porcentaje de lo que es el parque automotor en la provincia de Buenos Aires, lo voy a dar en números también porque cuando el licenciado Tenenibaun habló concretamente refirió las cifras exactas de la ciudad, 160.000 automóviles en Mar del Plata, o sea después del gran Buenos Aires, que obviamente tiene el gran volumen y La Plata, seguimos nosotros, después está Bahía Blanca y el resto de la provincia ocupa el otro 30%. También es llamativo ver que dentro del país estamos entre una las ciudades importantes, muy importante digo yo, con 6.548 inscripciones iniciales, autos nuevos en el año 1997, con lo cual si lo dividimos por 12 podemos sacar más o menos la cantidad de autos por mes que estamos incorporándole a la planta de Mar del Plata, y que también nos da un índice que la gente de tránsito acá tiene su complejidad indudablemente, más allá que muchas veces critiquemos cosas, también hay que reconocer que es muy complejo. También en este aspecto, y sobre todo no para incriminar pero si para llegar al resto y no importa las marcas y las cosas, quería mostrar cuatro o cinco figuras que tienen un poco de lo cotidiano, yo sé que todos lo sabemos, pero creo que es importante, como estamos debatiendo el tema, que lo veamos. En esta se ve justamente lo que sucede en la ochava del frente de la Caja de Ahorro, vuelvo a reiterar es una crítica pero no pretendo ser agresivo. La última, si hay alguien judicial que me perdone, pero nobleza obliga, este es el Tribunal y vemos un auto parado en la vereda, también es grave. Seguimos, este automóvil, como se podrá ver, estaba desplazándose a 180 kilómetros por hora, un poco más, y obviamente abajo de un camión quedó el automóvil y quedaron dos personas. Tuve la oportunidad de decirlo en una radio, lamentablemente de la guantera tuvimos que limpiar sesos, porque lamentablemente la persona de 21 años y otro joven de 19, perdieron la vida. Una vez a las cuatro de la mañana estábamos durmiendo y nos llaman para decir que un familiar había fallecido, y esto nos toca a todos. Vamos a orientar un poco a lo que una compañía, como es esta que es una aseguradora, La Caja, tiene como datos en cuanto a denuncias, como para después ver lo que uno humildemente trataría de proponer para la charla de la tarde. En Mar del Plata, en nuestra compañía tuvimos en el año `97 y en el `98, denuncias de siniestros, mensualmente, que como se pueden observar son 140, 160, 120, estamos hablando de una compañía de seguros no toda Mar del Plata, si nos fijamos en

eso y sumamos a los montos, en meses se pagan \$100.000, como en enero, acá \$300.000, acá \$500.000, si bien son dispares las curvas, se nota –después lo vamos a ver- que entre 1997 y 1998 hay un pequeño aumento, con lo cual podemos decir: “Estamos más o menos igual, si la rentabilidad es buena”, pero no, no es así, porque estamos aumentando en los accidentes, o sea lo lógico y natural sería disminuirlo. También les quiero comentar un poco lo que pasó en el país en estos nueve meses, las cifras anteriores también se referían al período de enero a septiembre del `97 y del `98, no todo el año. Estamos hablando de casos, de denuncias de todo el país, fíjense que la curva en todo el país, en el año `98, está por encima de la del `97. Hay meses en los cuales tuvimos 9.000 denuncias de siniestros. En montos se han dado cifras muy importantes, estamos hablando de meses de \$11.000.000, \$10.000.000, o sea que todo esto hace que las empresas privadas, sobre todo en el ámbito del seguro, tenemos bastante que decir en la prevención. También hay un resumen comparativo de denuncias en Mar del Plata, entre el `97 y el `98, con lo cual vemos que aumentó, lo mismo pasó en el país.

-Ante una pregunta fuera de micrófono, dice el

Sr. Nuñez: El parque automotor, por lo menos en nuestro caso, se mantuvo bastante estable. Hemos crecido con el crecimiento de los automotores, pero puede haber un poco de eso, de todas maneras creo que hay un poco más en cuanto accidentes que al crecimiento vegetativo de los vehículos. Los montos denunciados también, estamos hablando en Mar del Plata, que creció también en el año `98, estamos hablando de todo el año de 1.700.000 dólares, estamos hablando en el país de 100.000.000 de dólares o pesos. Pasamos ahora a la reflexión que por ahí uno quería abordar. Creo que las empresas privadas, digo esto por la experiencia que tenemos nosotros de participar con la Comisión Multisectorial para la Prevención de Accidentes, donde hace dos años más o menos que estamos trabajando, digo esto porque todos nos podemos proponer de alguna manera en el ámbito que estemos, hacer un estudio o un análisis o algún proyecto que se nos ocurra sobre el tema, sobre ese estudio desarrollar una acción concreta, y después difundirlo para que otros lo compartan o lo critiquen, que es un poco lo que a veces a través de la comisión hacemos, estudiamos un tema y lo charlamos entre nosotros, viene un montón de gente, bueno y ahí surgen cosas, a veces discusiones, pero surgen cosas interesantes. Yo quería mencionar también acá, algo que leí, de un proyecto que le enviaron al Concejo, es una cosa bastante interesante. Es un proyecto sobre la deficiencia, en la atención y los desórdenes y la hiperactividad. No tengo autoridad para hablar del tema, pero indudablemente creo que es, vagamente así, que han detectado una enfermedad concreta, que se puede resolver antes de dar el examen para conducir, y que naturalmente como toda lesión, como todo tratamiento tiene un costo, en el cual los mecanismos son los que tendríamos que discutir a la tarde, pero creo –y vuelvo a repetir- las compañías de seguros, sobre todo y las empresas privadas, tenemos mucho que decir. Entonces una de las acciones posibles que en cierta forma esbocé ahí, por ejemplo, algo que por ahí hemos hecho o que nos falta hacer a las empresas, un poco más adelante lo voy a señalar, bien puede ser que las campañas publicitarias orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, sean cada vez con mayor énfasis. Yo pensaba -y gracias a Dios hoy a la mañana escuché una- la imaginación, hablar de una compañía de seguros es fácil, pero que le voy a decir a un fabricante de otra cosa, que invente algo para el tránsito. Hoy a la mañana justo escuché una propaganda por radio que había alguien que le decía a otro: “Cruzaste con el yogur en rojo”, y el otro le dice: “No, te puedo asegurar que era de Kiwi, que era verde”, entonces le contesta: “Te puedo asegurar que era rojo”, y le hizo la multa. La imaginación hasta que punto puede colaborar con la concientización de qué es lo que hay que respetar y qué es lo que no hay que respetar. Después están las cosas que las entidades, creo que ordenadamente podemos colaborar, y más adelante vamos a ver, un caso que me llegó ayer a última hora, me pareció muy interesante, es la provisión de elementos que hagan a que las autoridades puedan también tomar mejores decisiones. Después otra de las cosas, desde el punto de vista de seguros, es la educación vial o aportes concretos en desarrollos que contribuyan a bajar la siniestralidad. Desde el punto de vista de la

compañía de seguros, y desde el punto de vista estrictamente económico, que es un punto totalmente ajeno a lo humano, que es el más importante, pero que si hace a que la gente pueda pagar más barato sus seguros, si se quiere, es organizar realmente desarrollos que contribuyan a bajar la siniestralidad. Todo esto que es prevención o que se pretende en esta jornada, indudablemente va a ayudar a eso y no a otra cosa. Yo quería señalarles porque más allá de todos los temas, me gustaría dejarlo como una inquietud realmente para que la analicemos a la tarde, que es el caso Rosario. Me pasaron ayer a última hora una carpeta que realmente me pareció interesantísima, posiblemente a otros le parezca que no sirve para nada, pero yo creo que es muy importante, que con iniciativa estatal y privada nace el primer centro único para denuncias de accidentes. Hoy cuando hablaba el doctor Carlos Torres de a veces la complejidad de obtener la información, nosotros desde la comisión cuando empezamos a hacer los primeros cuadros dijimos: “Bueno hagamos algo en el cual, el que nos dice esto está mal, le digamos, no acá está documentado”, es decir obtuvimos datos de las ambulancias, concretamente de los médicos que escriben el accidente que tienen, obtuvimos datos firmados por cada una de las comisarías. Pero a veces es difícil congregarse o pedir todo para poder llegar a información muy eficiente. Entonces esto me pareció excelente y por eso les quiero mostrar un poco en qué consiste, por lo menos en qué entendí que consiste. Se forma un Centro Único de Denuncias de Accidentes de Tránsito, involucra directamente en ese centro todas las denuncias de accidentes que no tienen lesiones. O sea ya la persona por ese convenio que organiza esta comisión, que fue creada por un Decreto Municipal en Rosario, y se forma el Centro Único en el cual compatibilizándolo con la provincia, la policía, la municipalidad, con entidades intermedias, deciden crear esto para que todas las denuncias de accidentes de tránsito vayan directamente al Centro de Denuncias. Como es un centro especializado, en el mismo lugar obtiene fotografías del accidente, le obtienen los datos del estado del tiempo, que enriquece todo el sistema. Fíjense que acá refiere a la Unidad Regional, que las denuncias que ellos obtienen con lesiones, que por una cuestión legal, la tienen que tener ellos, se la vuelcan después al Centro Único. Pero después este sistema sirve de sinergia con todas las entidades vinculadas con ingeniería de tránsito, porque ahí en el centro van determinando lugares, las condiciones climáticas, las condiciones del asfalto, todo lo que sea producto del accidente, las compañías aseguradoras, porque a través de este centro se supone que todo este andamiaje va a colaborar para reducir la siniestralidad, entidades intermedias, medios de comunicación, bueno la Dirección de Tránsito también. Y lo que es muy importante en este Centro Único, van a congregarse las infracciones, entonces hay una información directa con el Tribunal de Faltas, de ida y vuelta, con el cual permite conocer la historia o bien del vehículo, o bien de quien lo conduce, con lo cual es tan importante a la hora de evaluar una circunstancia. En la estructura del ente que se creó, intervienen tres autoridades provinciales, tres municipales y tres de la Comisión Asesora Permanente de Tránsito, que es la que está creada por un Decreto Municipal. Ellos tienen sesiones plenarias trimestrales, este Centro Único de denuncias y siniestros tiene un gerente, supervisores que reportan al gerente, personal de los entes, que reportan al supervisor, y después personal técnico y peritos. Creo que es una composición bastante interesante de todos los que están involucrados en ese tema. Esto era un poco de la conveniencia múltiple de este sistema, la conveniencia multisectorial porque abarca a todo el mundo, al sector público, defiende el bien común, mejora la calidad de vida, conveniencia política, administración pública, servicio. Y al sector privado, bajar costo, rentabilidad. Información para decidir a la gente, al ciudadano común, que es el consumidor natural de la calle, o sea que cierra en todos los ángulos que se lo mire.

-Ante la consulta de dónde funciona, dice el

Sr. Nuñez: Funciona en la Municipalidad de Rosario. Esto es un poco lo que hablaba Carlos Torres hace un rato, en el sentido que contamos con una determinada información y nos falta mucho. Mediante ese centro y mediante esa denuncia que se le toma al accidentado, se toman datos del conductor, de las consecuencias materiales, de las lesiones de terceros, de la forma en que ocurrió el accidente, de las autoridades que concurrieron, y ahí mismo quedan los testigos, se firma la

denuncia, o sea se conforma en un centro de información con un alto porcentaje de confiabilidad. Se hace la denuncia, concurre al centro, identifican al denunciante, presentan la documentación del rodado, constatan los daños y lo fotografían, que ahora con la tecnología digital, realmente me asombra, la tecnología da hoy a un costo muy bajo y se forma una base de datos con todos los acontecimientos, que permiten después tomar muy buenas decisiones para la prevención. Después la declaración y carga de denuncia, impresión, control y firma de denunciante, y la entrega de copias al denunciante, quedando naturalmente todo en el Centro como información. Después en cuanto a los conductores, se toman los datos de las personas y en los vehículos el tipo, año, modelo, remolcadas, que tipo de frenos tiene, si es particular, de alquiler, transporte de pasajeros, estos también son datos muy importantes a la hora de ver la incidencia siniestral de cada uno. El estudio que hicieron, es hacer una estimación de costo real de todo lo que sería hacer algo de esta naturaleza, y aparte se hace el estudio real de costo, ver como se financia, y ahí es donde interviene la posibilidad de tratar más con la colaboración de la empresa privada. Vuelvo a reiterar es algo como decimos al principio, no es una enfermedad en la cual lo resuelve un médico, sino que es una enfermedad que la resolvemos todos, estatales, privados, intermedios, todos. Quería dejar como tres puntos o ejes, que podríamos charlar a la tarde en el taller, que sería la definición de un proyecto de Ordenanza, por ejemplo, ojo podemos estar todos en contra de esto pero por ejemplo –yo estoy a favor- la definición de un proyecto de Ordenanza para fijar un Centro Único de Denuncias de Siniestros de Tránsito o accidentes. Se puede hablar de definiciones, aportes, alternativas de estudios, y acciones públicas que contribuyen a bajar la siniestralidad de las compañías de seguros. Esa es la idea de anotar esto, es decir qué acciones podemos hacer como compañía para ayudar a prevenir o ayudar a que en el fondo se baje la siniestralidad. Cuando se habla de colaborar, muchas veces se habla del valor monetario, ahí es lo más difícil. Las rentabilidades se mantienen precisamente porque el valor monetario sale poco y tiene que entrar mucho. Entonces muchas veces con buena imaginación, a veces implica poco costo y buenas ideas, y mano de obra o trabajo, que creo que toda la población puede dar. Y después bueno, poder definir acciones concretas para desarrollar con objetivos de prevención, accidentes de tránsito. Hoy por hoy la Secretaría de Educación está diagramando un folleto educativo en el cual vamos a participar para que se reparta en las escuelas, esto podría ser una, podrían ser un montón de cosas. Y por sobre todas las cosas hablamos de esto que es el principio y el final, a veces nos podemos ir en número, nos podemos ir en datos, y en cosas pero ver a una persona sonriente caminando por la calle, es lo más importante que nos pueda pasar, tuve la bendición de haber nacido en Mar del Plata, amo Mar del Plata, y creo que todo lo que estamos acá, y todo lo que podamos hacer realmente para ayudar a las autoridades y para poner el pequeño grano de arena, va a ayudar mucho. Si se puede entender como arena todos nosotros, toda la gente que está alrededor nuestro, que con su colaboración pueden hacer que las cosas empiecen de a poco a cambiar. Realmente ojalá pudiéramos decir en poco tiempo, que no de a poco sino que empiecen a cambiar drásticamente. Creo que si se pueden hacer cosas serias. Creo que la intención del Ejecutivo, que por ahí es el primer responsable local, está bien clara, la intención de todos los que vinieron acá de ayudar que esto sea así, los concejales, todos estamos en lo mismo, todos somos víctimas y todos queremos que esto cambie. Entonces volviendo a la tarde, ojalá que podamos tener acciones que realmente nos hagan mejorar la calidad de vida. Así que con esto les digo muchas gracias por haberme escuchado.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Sirochisnky: Muchas gracias señor Nuñez. Yo quisiera pedirles un favor muy importante a quienes continuaban en la programación. A raíz que el doctor Alejandro Filomeno, debe retirarse de la ciudad y nos hemos pasado en el tiempo, les pido que me permitan hacer una alteración en el orden de los oradores. Entonces a continuación, para mi es muy importante presentarles al doctor Alejandro Filomeno, Presidente de la Comisión de Transporte y Tránsito del Honorable Senado de

la Provincia de Buenos Aires. El tema que obviamente nos va a hablar el doctor es sobre legislación.

Sr. Filomeno: Primero quiero agradecer por partida doble a los expositores que estaban antes que yo y que gentilmente aceptaron este cambio, porque realmente es muy interesante todo lo que estuve escuchando, me gustaría quedarme más en Mar del Plata, sobre todo con este día, pero tengo que irme. Y también agradecer a los organizadores de este evento, que cuando recibí la invitación tuve dos primeros pensamientos. El primero, que me pareció una iniciativa muy importante, fundamental, lo estamos haciendo desde la Comisión, con distintas entidades intermedias, con distintos Concejos Deliberantes y con distintas agrupaciones o federaciones que se ocupan de este problema de la seguridad en el tránsito y de la planificación y diagramación del transporte urbano. Pero también pensé que es importante en este tipo de eventos, como disparador de ideas, como disparador de opiniones, como disparador de propuestas, porque el transporte en las ciudades aledañas es caótico, peligrosísimo, no hay ningún tipo de cuidado hacia el medio ambiente, hay regulación pero no hay sanciones porque no hay controles efectivos, por lo que entendemos que esto debe ser motivo de una coordinación interjurisdiccional. Además no existe más la excusa de que no hay una ciudad autónoma; ahora la ciudad de Buenos Aires tiene autonomía, puede avanzar en este tema y la verdad es que creemos que ha tenido una muy buena recepción, aunque es un anteproyecto y por lo tanto es susceptible de ser perfeccionado y enriquecido con las distintas visiones. En este sentido hemos propuesto una modificación del sistema actual de transporte y de tránsito en la ciudad de Buenos Aires en el área metropolitana porque creemos que tiene grandes debilidades que producen la alta siniestralidad, la alta cantidad de víctimas diarias en la ciudad de Buenos Aires. Es un área que está diagramada para los rodados y no para los peatones, para que los autos circulen a grandes velocidades. No hay extracciones de transferencias para posibilitar que la gente pueda usar transportes polimodales (transportes interconectados) y acá es al revés: compiten por el mismo piso, por la misma calzada el auto particular, los colectivos, el tren, etc. No hay una adecuada diagramación de las distintas alternativas de transporte; en una ciudad como Buenos Aires y la zona que la circunda el mejor medio de transporte, el más barato, el más rápido y el más seguro es el subterráneo pero sin embargo el subterráneo no está lo suficientemente interconectado con los otros medios de transporte; no hay estaciones de transferencia adecuadas. Lo mismo sucede con las continuas infracciones de tránsito que se producen en la ciudad de Buenos Aires producto de esta superpoblación de transporte en el sentido de que en vez de no impulsar la concurrencia al centro de la metrópoli con el auto particular -lo cual significa una falta de educación social en este sentido, además de ser antieconómico- se imposibilita el tránsito fluido y adecuado en las calzadas, se impulsa el doble estacionamiento, el estacionar en cualquier lado utilizando lugares públicos donde deberían circular los peatones con la adecuada seguridad. Todas estas cuestiones nosotros creemos que las propuestas, las ideas y la información está pero lo que falta es la decisión política de llevarlas adelante. Cuando hablo de decisión política no hablo de partidismo sino que hablo de que es necesario encontrar un amplio consenso social entre todos los partidos políticos con representación institucional pero fundamentalmente con las entidades que tienen algo que decir en esto: víctimas, familiares de víctimas, peatones, las empresas de transporte público, las empresas de carga ya que el tema de los contenedores y la circulación de ellos sin ningún control es un problema. Hace unos años se desplazó un contenedor en la Panamericana y aplastó a un auto que venía detrás con el resultado funesto del fallecimiento del conductor. Todas estas situaciones no están debidamente controladas ni debidamente normadas porque existe esta diferencia de jurisdicción. Lo que se decía antes acá: un transporte público o un camión de carga tiene que realizar la verificación técnica en la CONTA pero ahora hay una superposición interjurisdiccional porque si tiene la de la CONTA pero no tiene la de la Provincia de Buenos Aires es susceptible de la aplicación de una sanción. En este último sentido nosotros hemos presentado un proyecto de ley -aprobado por la Comisión, todavía no forma parte del Orden del Día del Senado de la Provincia de Buenos Aires- por el cual se termina con esta situación y el transportista de carga con que realice

una de estas verificaciones técnicas obligatorias sea suficiente para circular por todo el territorio provincial y federal ya que estamos tratando de coordinarlo y adecuarlo con la Secretaría de Transporte a nivel provincial y nacional y con la Cámara de Diputados de la Nación, con la cual también estamos teniendo una íntima colaboración. Con relación al tema de los radares, más o menos se dijo acá por qué se suspendió. Yo voté a favor de la suspensión pero no estaba de acuerdo con la suspensión lisa y llana; creo que es una ley que debería ser mejorada y en este sentido presenté un proyecto de ley que tiene ya aprobación de la Comisión y está también para ser tratado. Los principales defectos fuera de cómo lo utilizan los distintos municipios son dos o tres puntuales de esta normativa. Primero, ustedes saben que las empresas que proveen estos radares se les paga un canon y este canon está atado a la cantidad de multas que hagan; los comentarios huelgan. Segundo, lo que se decía antes en el sentido de que se nos esté truchando un acta de infracción. Según la ley vigente –que está suspendida– no se requiere la presencia del funcionario público judicial o policial para que labre y dé fe pública de la comisión de la infracción. En este proyecto de ley que impulsamos, prohibimos la detección de infracciones siempre y cuando no está presente el funcionario público. O sea, sí que se utilicen la tecnología pero que esté el funcionario público. ¿Saben cómo se hace en los Municipios donde está permitido esto? Llevan el alto de multas al juez de faltas y firma todas el mismo día y a la misma hora. Esto lo detecté yo mismo por denuncias que la gente me hizo llegar a la Comisión. ¿Cómo un funcionario público puede labrar un acta y estar presente en el momento de la comisión de la infracción si labra todas las actas el mismo día y a la misma hora? Otro tema que me comentaba el licenciado Tenembaum y que yo desde atrás le decía que era peor todavía, es esta práctica perversa de que yo paso por Chascomús y lo debo hacer a 60 km. y paso a 65 km. Labran el acta de esta manera, no tengo posibilidades de defenderme, me mandan a San Isidro el acta de infracción y me dicen que tengo que pagar \$150, tengo cinco días para realizar el descargo correspondiente en tal lugar, tal día y a tal hora, debo hacerlo personalmente y no por escrito, lo cual es inconstitucional ya que nuestro sistema judicial está basado en un sistema escrito, y además me dicen que si me acojo al pago voluntario pago la mitad de la multa más o menos en el Banco Provincia más cercano a su domicilio. Con esto están afectando mi legítimo derecho a defenderme y obviamente mi patrimonio. ¿Qué hacía la gente? Va y paga. Nosotros presentamos un proyecto de ley, atado al otro proyecto de los radares, y que tiene media sanción del Senado, por el cual determinamos que el plazo para realizar los descargos sea de diez días y no que se ponga día, hora y lugar, este descargo se puede hacer por escrito o por medio fehaciente. En una palabra, manda una carta documento donde usted dice cuáles son las razones por las cuales le parece que no ha cometido la infracción, etc, puede ofrecer toda la prueba que considere conveniente y procedente y esto sirve como elemento de haber cumplido con su descargo y luego el juez dictará una sentencia. Pero me parece que la forma de no ser demagógico es no castigar porque sí y no propender a situaciones irregulares porque se termina conculcando derechos y garantías constitucionales que ningún Municipio y ningún juez de faltas puede sobrepasar. También decimos en esta disposición que no puede estar atada esta contratación de los equipos de radares a la cantidad de infracciones que se labren, es decir, que el canon que pague el Municipio a la empresa proveedora de este tipo de servicio no esté relacionado con la cantidad de sanciones que se apliquen porque obviamente esto puede ser una corruptela que lleve a situaciones de grandes injusticias. Los Municipios que habían adoptado este tipo de detección de infracciones son los Municipios aledaños a los Municipios turísticos. En segundo lugar, fui a un lugar adonde me había llegado una denuncia anónima que me decía que en el transcurso de 5 kilómetros en la ruta 2 la velocidad máxima era en la zona de Adela y pasaba de 120 a 60 km. con sucesivas estaciones intermedias, o sea, que usted llegaba a 120 km., a los doscientos metros tenía un cartel que de 120 debía reducir a 80 km. y a los cuatrocientos metros tenía otro que decía que tenía que reducir a 60 km. Según estadísticas que me brindó el Director de Transporte de la provincia de Buenos Aires había una superacumulación de sanciones; la mayor cantidad de multas que se hicieron en la ruta era en ese trayecto de cuatro o cinco kilómetros donde había una evidente mala fe en cuanto a la implementación de las señales de tránsito. Por otra parte, y no para entrar en polémicas, los

accidentes de tránsito en las rutas donde se colocaron radares no disminuyeron sustancialmente ni mucho menos. No digo que no sea importante y conveniente la utilización de los medios tecnológicos para coadyuvar a la resolución de los problemas de tránsito pero me parece que aplicados así al voleo producen este tipo de situaciones.

Pregunta: ¿Quién había autorizado la aplicación de los radares en la ruta?

Sr. Filomeno: La Legislatura Provincial, era una ley la que autorizaba. En realidad la ley está suspendida, ahora yo presenté un proyecto que tiene aprobación unánime en la Comisión y ahora vendrá la discusión con el resto de los senadores y con el Ejecutivo Provincial. Yo tampoco estoy de acuerdo con esto de la suspensión lisa y llana. En la sesión de la semana pasada se aprobó un proyecto de suspensión –esto tiene media sanción de Senadores, no es ley aún- de los apremios. Si usted fue multado por este sistema de radares fotográficos y no pagó la multa por esta ley también se suspende la iniciación de los juicios de apremio. Esto tiene media sanción pero aparentemente va a ser aprobado.

Pregunta: ¿Sólo en los casos que tuvo en su origen?

Sr. Filomeno: Sí, por supuesto. El tema de los radares ha sido muy cuestionado. Hay Municipios que están a favor, la mayoría aledaños a corredores turísticos, pero también es cierto que hay Municipios que no están a favor de esto. Me han llegado gran cantidad de faxes y de requerimientos solicitando no sólo la suspensión sino la anulación de esta ley. Digo que se tiene que regular obligatoriamente, que es necesario garantizar la transparencia, para lo cual la presencia del funcionario público es fundamental.

Pregunta: El licenciado Tenenbaum habló de cultura y de EEUU pero nosotros estamos construyendo una autopista o doble vía que pasa por la zona céntrica de 34 Municipios. Considero que no puede ser una obra de esa envergadura pasada por un Municipio para aprovechar el efecto recaudatorio de un radar. Es una crítica a la obra de la autopista de la ruta 2. Hay que tener en cuenta que el que va por la autopista pagó peaje por una autopista y no puede ser que un radar de 100 km se lo baje a 60 km en doscientos metros y tenga que oblar una multa.

Sr. Filomeno: Sí, y además con todos estos excesos que ha habido. El tema de los peajes es otro de los temas en los que estamos trabajando pero, bueno, quizás es motivo de charla en el taller porque me están haciendo señas de que hay que redondear. Para finalizar digo que en todo el problema de la seguridad vial, el problema del transporte en nuestro país no soy tan optimista como el funcionario del gobierno nacional. Me parece que poner el énfasis en la educación del ciudadano, en la prevención, en que todos tenemos que hacernos carne de este problema está bien; quién más que los familiares de las víctimas de accidentes de tránsito saben lo importante que es este tema, quién sabe más de transporte que aquel ciudadano que sale por la Panamericana y se encuentra con un embotellamiento en General Paz y Panamericana cuando le dijeron que la construcción de la autopista le iba a resolver ese problema; quién sabe más que el obrero que se levanta a las 4 de la mañana para ir a trabajar, baja del tren, corre cinco cuadras para alcanzar el colectivo porque no existen estaciones de transferencia que posibiliten la cercanía de un medio de transporte de otro. ¿Qué hace el Estado en la planificación, organización, adecuación y control de este verdadero problema de seguridad? Todos hablamos y sufrimos el problema de la seguridad en la Provincia de Buenos Aires pero el transporte y el tránsito en la Provincia también es un problema de seguridad pública, de seguridad privada, es la necesidad de vivir en armonía, de vivir en paz y tranquilidad que todos los habitantes de las ciudades tenemos. Para terminar digo que el Estado debe recuperar el rol regulador del mercado, reglamentando cómo van a ser transportados los ciudadanos de la Provincia de Buenos Aires, con qué nivel de seguridad y para esto es necesaria una fuerte decisión

política. Hoy el Estado -y esta es una opinión personal que podemos debatir- está ausente de la planificación del rubro transporte, por lo menos en el área metropolitana. Y algo mucho más importante: las normas existen y si se aplicara la ley 11.430 la mayor parte de los problemas de tránsito son resueltos pero el problema es que no hay controles eficaces porque el Estado ha desertado -entre otras funciones- de brindar seguridad vial a todos los ciudadanos. Para esto debe servir este tipo de iniciativas, para tirar una botella al mar con un mensaje: recoger de acá ideas, propuestas, alternativas para llevar adelante esta política en la cual el Estado Provincial no puede estar ausente. Me parece que los ciudadanos hemos tomado conciencia de la gravedad de este problema y los gobernantes estén a la altura de las circunstancias. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Sirochinsky: Gracias, doctor Filomeno. Hemos llegado a un punto en que los vamos a invitar -y a través de una gentileza de La Caja- a pasar a almorzar. Tengan en cuenta que por ser 29 vamos a comer ñoquis y como estamos tratando el tema de seguridad vial por favor, cuando vayan con la cazuela, traten que no hayan colisiones. Muchas gracias.

-Se pasa a cuarto intermedio.

-Se reanudan las deliberaciones.

Sr. Sirochinsky: Bien, reanudamos la reunión de trabajo. Continuando con la programación queremos presentarles al ingeniero Jorge Gori, representa a la empresa Jorgelsen-Gori S.A. y nos va a hablar sobre señales luminosas, señalamiento, reductores de velocidad y los nuevos adelantos tecnológicos que van surgiendo y como una empresa privada que hace su aporte a este encuentro. Ingeniero, muchas gracias.

Sr. Gori: Nuestro caso es justamente donde se tiene que aplicar los elementos para evitar los accidentes de tránsito, es lo más costoso y donde hay que tomar una fuerte decisión política del Municipio o la Provincia en este tema. La electrónica ha cambiado muchísimo, cada vez es más económica y más precisa. Un cruce de semáforos calle con calles hace tres años salía 12.000 o 13.000 dólares su instalación con materiales incluidos; ahora, según lo que dijo el doctor Torres en el sentido de que un accidentado en ocho días gastó \$3.800 dólares, con eso se puede poner un cruce de semáforo. Nuestra empresa se dedica a solucionar los inconvenientes de tránsito, fabricar elementos y crear elementos nuevos para ayudar al conductor para que no tenga accidentes. De los accidentes en ruta, el 70% son en curvas, el 30% son por adelantarse a otro vehículo en recta. Los coches son cada vez más veloces y la falla es humana; si nosotros podemos ayudarlo en una curva peligrosa, a identificar la curva con anterioridad y no a los 150 metros -que es el alcance de una baliza reflectiva- lo hacemos y nuestra empresa creó una baliza activa, que tiene luz propia y tiene un alcance nocturno de 800 metros. Entonces, si un auto que viene a 160 km por hora y a 800 metros ve un cordón de luces intermitentes, sabe que ahí hay una curva peligrosa; si luego se mata, bueno, ya es un problema de "suicidio" como decía alguien. La autopista del río Uruguay, que es la concesionaria de la ruta 14 -"la ruta de la muerte"-, nos encomendó a nosotros solucionar el tema de "la curva de la muerte" y en tres meses habían tenido 33 muertos; desde que instalamos este sistema en tres años tienen 5 muertos solamente. Es una curva peligrosa, entre ríos, con niebla permanente y la falla humana es por falta de visión, es decir, cuando uno quiere aplicar el freno lo hace demasiado tarde. Pero al tener la posibilidad de un señalamiento que lo encasilla a colocar el auto dentro de esas luces tiene menos posibilidades de equivocarse. El licenciado Tenenbaum habló algo de unas cartas de Cañada de Gómez, Santa Fe. Nos llamaron a nosotros también porque esa ruta pasa por todos los pueblos y ofrecimos un sistema que dio buenos resultados, fue acompañado de cartelera al costado de la ruta para que el conductor sepa por qué debe respetar la velocidad. Es un semáforo

inteligente, trabaja con dos bandas que cuando uno no respeta la velocidad de 40 km. por hora a los quinientos metros el semáforo lo deja detenido dos minutos. Y dice “Si usted respeta 40 km. por hora, usted no se detiene en toda la zona urbana; si usted va a 41 km. por hora a los 500 metros se para por dos minutos”. Con eso eliminamos los lomos de burro, el problema de los zigzag que se ponían en la ruta, los semáforos en una ruta que si están mal colocados es muy peligroso o que no respetan el semáforo en una zona urbana. Les doy un ejemplo. En una calle donde no hay mucho tránsito pero es peligrosa nosotros colocamos un semáforo y el conductor se queda 20 o 30 segundos parado y ve que no pasa ningún auto, al otro día el conductor no respeta ese semáforo. Entonces, no es solamente poner semáforos por ponerlos (esto va en contra de mi empresa pero no importa) sino que hay que colocarlos en lugares donde es necesario poner semáforos; lo mismo con los reductores de velocidad. Hay una estadística de la Municipalidad de Quilmes que la hicieron los bomberos y las empresas de ambulancias privadas que dice que por el “sembrado” de lomos de burro en Quilmes (pusieron más de trescientos) y ellos llegan a la urgencia ocho minutos después porque no tienen arterias de escape. No es decir “para que no haya accidentes trabo todo”, es peor, se traba cada vez más y es mucho más grave. Es más grave agarrar una lomada a más de 40 km. por hora que si no está la lomada porque el auto levanta vuelo. También hay varios municipios que ponen una lomada en una arteria y otra en la otra arteria y no es así; deben colocar una lomada en la arteria donde el tránsito es menos fluido que es el que tendría que frenar para entrar a esa calle. Si nosotros ponemos lomadas en calles rápidas no solucionamos absolutamente nada; va a ser más peligroso todavía. Nosotros también fabricamos lomadas, estoy hablando en contra de mi empresa pero para solucionar un problema de todos lo debemos hacer entre todos. El peor de los problemas que tenemos para solucionar esto es el factor económico porque todo esto sale dinero; entonces cuando a uno le dicen “bueno, necesito poner cincuenta cruces de semáforo pero no tengo la plata suficiente” bueno, perfecto, tienen que colaborar todos y hay entidades que pueden colaborar. Nosotros tenemos tratativas con una empresa de seguros en Rosario y Santa Fe a la que un siniestro en esa ruta a ellos –que es la que tiene el seguro en esa concesionaria- le sale mucha plata y entonces ellos prefieren volcar algo de ese dinero en la señalización de ese trayecto con un problema terrible de niebla porque le sale más barato que pagar todos los siniestros que tienen en el año. Se pueden buscar formas porque la que tiene que pagar es la compañía de seguros y la misma prefiere poner toda la cartelería antiniebla, una muy buena iluminación antiniebla para tratar de que no choquen dos micros porque el siniestro le sale mucho más que hacer la autopista. Esta es una forma para conseguir el aporte de dinero para solucionar el problema del tránsito. También existe otra posibilidad de conseguir dinero para los Municipios que tienen que colocar semáforos y no tienen el poder adquisitivo para hacerlo. Existe una publicidad institucional que da mensajes de conducción para el peatón y para el conductor pero se activa solamente con la luz roja, o sea, que no distrae para nada al conductor; cuando el conductor está parado esperando que venga la luz verde se enciende otro semáforo al lado que dice “¿Tiene el cinturón de seguridad puesto?”, “Los chicos no deben viajar adelante”, ¿Revisó los neumáticos”?, etc. Va tirando leyendas. Eso lo paga una empresa. Hace unos años atrás se sostenía que no debía haber publicidad en los semáforos porque distrae al conductor; si fuera por eso no deberíamos dejar poner un solo cartel a un negocio en la calle.

Pregunta: Generalmente se da por entendido que se da educación vial y la gente que participa de eso va a aprender sin problemas, es decir, no va a cambiar la cultura, podría hacer las dos cosas. Pero en los trastornos de la atención –que es el tema que nos interesa a nosotros- está totalmente comprobado que los que padecen trastornos de la atención en su forma residual en la ciudad justamente por las señales luminosas y viales tienen cuatro veces más accidentes que los que no tienen trastornos de la atención y en la ruta es el doble, disminuye. Represento a un grupo que va del 5% al 10% de la población de cualquier ciudad del mundo que está afectado de trastorno de la atención. En un parque de registro de 300.000 registros, se calcula que 15.000 no deberían estar circulando y esas personas en riesgo permanente a sí mismos y a los demás pueden ser que se

queden más tiempo en cualquier elemento distráctil. Esto no anula lo que está diciendo sino que esto hay que complementarlo con la medida del otorgamiento del registro.

Sr. Gori: Está perfecto. Como esto se activa cuando está la luz roja y cuando la luz roja se apaga, se paga el cartel, no se puede distraer más porque está todo apagado.

Pregunta; Lo que pasa es que el trastorno de la atención queda en su propio pensamiento.

Sr. Gori: Bueno, pero en ese caso tampoco se podrían poner los carteles de derivación de las autopistas que están en los pescantes de los semáforos porque se quedarían mirando para qué lado va. Estoy tratando el tema de la señalización y la prevención; del control de tránsito y del control del registro de conducir, en eso no me meto, para mí está bien lo que dice usted, que le hagan un control exhaustivo de cómo es la persona. Yo hablo de cómo llegar a la facilidad de tener señalización para que se produzcan menos accidentes si el 90% de los Municipios no tienen el dinero para poder implementar este sistema de señalización. Pero también está la decisión política porque hay muchos lugares que sí lo pueden hacer pero no tienen la decisión política de decir “bueno, vamos a poner diez cruces acá, cinco allá” o no tienen un equipo de trabajo que diga dónde se precisan los cruces. Y acá en Mar del Plata mi empresa presentó un proyecto de reconvertir 263 cruces de semáforos y le agregan sin cargo al Municipio 110 cruces de semáforos, 51 semáforos escolares y se pintan las quinientas sendas peatonales sin ningún gasto para el Municipio de toda la nueva tecnología. Es decir, la empresa aporta U\$S 3.800.000 y lo único que tiene que hacer el Municipio es pagar el mismo mantenimiento que paga para mantener los semáforos viejos se paga el mismo dinero para reconvertir todos los semáforos. El gasto es el mismo, con la ventaja que ponen un sistema electrónico donde se ahorran U\$S 154.300 anuales de consumo eléctrico. Con U\$S 154.300 fíjense si se pueden poner muchos más cruces de semáforos. El problema está en la decisión política. ¿Por qué no se hace? Porque no es con mi empresa, es una iniciativa privada que presentó mi empresa; luego va a licitación con cualquier otra empresa que se presente bajo esa iniciativa privada; cualquiera puede implementar eso, no es que está hecha para nuestra empresa. Lo que ofrece mi empresa también lo puede ofrecer la empresa Siemens, la empresa Corti, la empresa Topec o la empresa Pirelli. Es un beneficio para la ciudad de Mar del Plata. Todavía no hay decisión de si se hace o no se hace.

Pregunta: ¿Cuál es la ganancia de la empresa si a la Municipalidad no le sale un peso?

Sr. Gori: Le explico. La ganancia de la empresa es la siguiente. Al colocar una tecnología de éstas no tiene casi mantenimiento, no tiene la mano de obra de la ronda del cambio de lámparas continuo que hay que hacer y en el transcurso del contrato de cuatro años la empresa todo lo que invirtió lo está recuperando. ¿Qué le queda al Municipio? Le quedan 110 cruces nuevos, más los 51 semáforos escolares más todas las sendas peatonales pintadas, aparte de la reconversión de los 263 cruces. Como esto es un negocio, el negocio debe ser para las dos partes porque si fuese para una parte sola, el negocio no se haría. Y acá creo que es un negocio para ambas partes.

Pregunta: ¿O sea que lo que usted propone es sin mantenimiento durante cuatro años?

Sr. Gori: No, no. La iniciativa privada dice que por cuatro años de contrato la empresa que gana la licitación tiene que cambiar las luminarias que están ahora, que son lamparitas incandescentes por el sistema electrónico y el Municipio le va pagando por mes el mantenimiento como si fuese las lámparas comunes. La empresa le pone el nuevo sistema y le está agregando más cruces; lo que no le cobra la empresa son los cruces nuevos. Fíjese que vale \$ 3.800 un cruce de calle con calle y un convencional debe andar alrededor de los \$ 7.000. Ahí está la diferencia. Gana plata la empresa pero también gana el Municipio porque en cuatro años va a tener 360 cruces en vez de 260.

Pregunta: De todas formas el gasto es el mismo.

Sr. Gori: De todas formas, ese gasto lo está teniendo ahora porque está pagando un mantenimiento, el mantenimiento de los semáforos lo tiene que hacer. Aparte tiene el consumo eléctrico que de poner el sistema nuevo se reduce el 90% del consumo. Por eso se está ahorrando U\$\$ 154.000 anuales.

Pregunta: ¿Qué opina usted de los semáforos colocados antes de la bocacalle?

Sr. Gori: Hay dos clases de instalación. Está el semáforo con esquina avanzada y el semáforo con esquina anterior. El anterior es el mejor de todos porque, primero, el auto debe estar detenido dos o tres metros hacia atrás para poder ver el semáforo y con eso puede cruzar el peatón. Con el sistema de esquina avanzada, el automovilista lo para en el borde de la esquina y el peatón debe pasar por detrás o por la bocacalle. Aparte, no corre el riesgo de especular con la luz amarilla del otro semáforo de la otra arteria. Para los lugares donde hay muchos accidentes de tránsito porque son calles que no tienen un fluido muy intenso de vehículos pero sí son de velocidad, nosotros hicimos en algunos Municipios una alteración a las luces, es decir, la luz verde antes que pase a amarilla titila cinco veces advirtiendo que va a pasar a amarilla y con eso le damos un tiempo más al conductor de estar con precaución de que va a cambiar la luz y no con la tradicional porque a veces uno pasa con la amarilla de uno y el otro ya casi arranca con la amarilla de otro. Esa es otra manera de bajar el índice de accidentes: meterle unas pulsaciones al semáforo en verde para que sepa que va a cambiar al amarillo y no que no sabe cuándo va a cambiar. Cuando uno está en tres cuartos de calle y está en verde no sabe cuándo va a cambiar a amarilla; en cambio, si empieza a titilar en tres cuartos de calle usted ya sabe que en la esquina tiene que parar porque no llega a pasar.

Pregunta: ¿Qué opina de la eliminación de la luz amarilla?

Sr. Gori: A mí me parece una barbaridad. Hay un índice muy grande de daltónicos manejando. Por eso los semáforos –que fueron muy cuestionados y estaban dentro de la norma- que están puestos horizontales están dentro de una norma de tránsito porque el daltónico sabe que el verde va a la izquierda, a la derecha es el rojo. La norma lo dice. Hay un índice de daltónicos que hace que sea complicado el tema de eliminar el amarillo; aparte, tenemos que estar dentro de una reglamentación internacional. Nosotros estamos bajo el Instituto Panamericano de Carretera y tenemos que mantener que si viene un peruano o un chileno o un mejicano deben tener las mismas normas de tránsito. No sé si ustedes saben que hubo un juicio con los carteles de señalización de las calles en la ciudad de Buenos Aires cuando Clarín hizo esos carteles cuadrados. Lo diseñaron muy bien pero se olvidaron de hacerle el rótulo circular que debe ir alrededor del cartel que significa internacionalmente que es una cartelería de mensaje; entonces si viene un extranjero y ve eso no sabe si es una publicidad, le faltaba el recuadro. Hay una reglamentación internacional que debemos respetar lo más posible.

-Ante otra consulta por la eliminación del amarillo dice el

Sr. Gori: Cuando uno está parado el amarillo le está dando, primero, la atención para que no haya demoras. ¿Por qué se producen embotellamientos? Se pone la luz verde, usted está parado y no puede avanzar porque hay un auto delante suyo y cuando se puso la roja recién ahí empiezan a avanzar todos porque hay un retardo desde que sale el primero hasta el último que se mueve, el último se movió con la luz roja. Entonces eso entorpece un poco el tránsito. Los dos amarillos no son simultáneos

Pregunta: Pero yo estoy viendo que se pone amarillo ...

Sr. Gori: Sí, pero usted tiene la roja.

Pregunta: Pero yo veo el amarillo, arriesgo con la roja y paso. Esa es la picardía criolla.

Sr. Gori: Y bueno, pero eso es una infracción, no es ingeniería de tránsito.

Pregunta: Por supuesto.

Sr. Gori: Jamás quedan simultáneos los amarillos; los que quedan simultáneos durante tres segundos son los rojos de ambas arterias.

Pregunta: Pero en los semáforos avanzados, el que viene del otro lado de la calle ve que el otro se pone amarillo y allí es donde normalmente vienen los problemas. Obviamente es una infracción pero es nuestro folclore ...

Sr. Gori: Para eliminar ese problema con esquina avanzada hicimos un semáforo que está ubicado en Yrigoyen y San Martín -ahora lo corrieron me dicen- que es especial para eso, es decir, usted de costado no lo puede ver. No pudimos solucionar el problema que queríamos solucionar nosotros de que no especule el conductor con la luz amarilla pero estaba la otra propuesta de la gente que decía que si se corría un poquito le bajaba la intensidad lumínica, es verdad. Era una cosa o la otra, era muy difícil poder solucionarlo. Sobre la parte de lo que es tránsito en ruta hay señalamientos que trabajan con panel solar para poder solucionar el problema de la corriente eléctrica; sale U\$S 4.700 dólares por kilómetro traer energía a la ruta y entonces existen los paneles solares que alimentan esta clase de luminarias que son de bajo consumo. Eso lo podemos realizar en las curvas que son peligrosas, que con un balizamiento de esos que duran veinte años (nosotros garantizamos nuestro producto cuatro años, imagínense que tiene que durar más de cuatro porque si no perdemos plata) y con eso ayudaríamos a que el conductor tenga menor falla. En lugares de niebla, si el conductor tiene un problema visual, que está mal iluminada la ruta o los días de lluvia donde la iluminación horizontal no se ve y hay que usar señalización vertical, el reflectivo no funciona es un problema óptico. Vamos al tema de los reductores de velocidad. (*Muestra una foto de lomos producidos en el asfalto de la ruta*). Esta deformación es producto del peso que reciben y encima en época de verano el concreto se dilata y se empieza a deformar y se producen estas lomadas. Nosotros estamos fabricando unas lomadas apilables de PVC y tienen la ventaja de que son reentrables, o sea, hoy lo pone en este lugar, si ve que a los dos meses no lo necesita más o la quiere colocar en otro lugar la saca y la pone en otro lado. Con la de concreto no se puede hacer eso. Otra ventaja es que no forma el “efecto dique”, es decir, con el concreto siempre hay que dejar lugares en el cordón para que pase el agua, entonces el automovilista si no hay ningún auto estacionado va con dos gomas para abajo y dos gomas para arriba y es lo que produce la deformación del vehículo, está justo deformado en ese lugar (*Muestra otra imagen fotográfica*) No se produce el efecto dique con estas lomadas de PVC porque se pueden ir separando y dejar pasajes de agua en todo el lomo porque trabaja como una abertura para que el agua fluya de un lado a otro. Dejando solamente dos centímetros alcanza y sobra para que el agua pase de un lado al otro y el “efecto dique” no se produce. Esto se coloca con bulones, se pueden hacer con material químico para que no se saquen más o con otro clase de broca metálica para desmontar. Aquí traje unas muestras que quiero que se la pasen y vean.

-A continuación hace una explicación de la forma de colocación de las lomadas de PVC y reparte muestras del material del que están fabricadas.

Pregunta: Hace poco en Mendoza vi que en lugar de usar las lomadas usan cunetas como reductores de velocidad. Me pareció horrible.

Sr. Gori: Es más peligroso porque no la ve, la cuneta no se ve; la lomada se ve si tiene bandas.

-Ante otra pregunta con referencia a las sincronización de las señales lumínicas en ruta o en arterias de doble mano, dice el

Sr. Gori: El tema es el siguiente. Cuando uno quiere tener semáforos para una arteria que tiene que ser sincronizada lamentablemente el semáforo se puede hacer inteligente pero no es el cerebro humano, no puede saber si usted se va a apurar o no, está programado por un tiempo. Nuestro sistema no necesita un patrón de sincronismo ni una computadora de tránsito; el sincronismo lo hace este cruce con el que viene a través de un par telefónico. Nuestros controladores trabajan todos así y sale \$ 1.000 nada más contra un controlador de cualquier otra empresa que puede estar arriba de los \$ 3.000. Es lo último que hay en tecnología en el mundo. Bajando cada vez más los precios y la prestación es cada vez mejor, entonces este mismo sistema tiene un enclavamiento que se llama "enclavamiento de luces" que tiene una protección dentro del mismo semáforo que la luz amarilla de esta arteria es la que no habilita la de la otra arteria, es decir que si está encendida una luz amarilla, a la otra no le da paso, porque sabe por software que si está prendida la amarilla o la verde, la otra amarilla o verde del otro lado no puede encender, eso también es una precaución que se tiene para que no tenga problemas el semáforo al tener alguna falla. Se van haciendo un montón de correcciones en lo que es ingeniería de tránsito.

Pregunta: ¿De quién sería la responsabilidad cuando los semáforos quedan, por ejemplo, los dos en verde o en amarillo, de la Municipalidad o del ente prestador del servicio?

Sr. Gori: Según como esté hecho el contrato. En el 90% de los contratos el problema es del ente que presta el servicio, lo que pasa que el automovilista lo primero que va a hacer es echarle la culpa a la Municipalidad, la acción se la va a hacer a la Municipalidad porque no sabe quien es el ente que trabaja, por consiguiente la Municipalidad es el primero que paga el pato; después, según sea el contrato que tengan entre ellos dos, es quién va a ser el responsable. Para mí el responsable debe ser la empresa. Por lo menos mi empresa es responsable porque tengo elementos para hacerme responsable de lo que pongo. Yo con un cruce normal, convencional, no me hago responsable, con este sí porque tengo toda la seguridad que no se equivoca. No con el convencional, porque si se quedó pegado un relay y se quedó pegado porque es un elemento mecánico y ¿a quién le echamos la culpa? Hay mucha humedad, se quedó pegado un relay y quedaron prendida dos luces. En este no, porque es todo electrónico, entonces puedo darle toda la confianza. En este sistema -no pude traer el elemento para que lo vean bien- todas las luces son de 24 volts, no trabaja con 220 volts, el controlador tiene una fuente que trabaja desde 60 volts a 400 volts. Si usted tiene 220 volts en la línea va a funcionar el semáforo con 24 volts, si tiene 60 volts en la línea sigue funcionando con 24 volts y si tiene un pico de tensión de 400 volts, sigue funcionando con 24 volts. Tiene un soporte de batería que si hay un corte de luz, también funciona por cuatro horas autónomo sin tener ese inconveniente. Tiene un montón de prestaciones, por eso la empresa se puede hacer responsable porque sabe que tiene "una Ferrari", en cambio con la otra tecnología no nos podemos hacer responsable.

Sr. Sirochinsky: Yo quiero pedirles disculpas a todos ustedes por la forma en que a veces se lo he dicho, pero a los concejales lo que más nos interesa son las conclusiones de los talleres. Por eso hoy se han pasado algo que tendríamos que haber culminado. Yo prefiero que las preguntas las hagamos en el taller y ahí mismo logremos las respuestas.

-Ante una pregunta del señor Valsecchi, dice el

Sr. Sirochinsky: Señor Valsecchi, yo le pido humildemente que nos disculpe, nosotros tenemos que tratar de cumplir una rutina que hemos fijado y queremos cumplirla. Llamamos muy bien a este “primer encuentro”, creemos que esto no se puede solucionar en uno solo, ni en dos, ni en tres, ni en cuatro, este es un tema para largo, pero lo que nos interesa es dar el puntapié inicial. Iniciar con conclusiones que nos la brinde la gente que tiene verdaderamente que ver con toda la parte de transporte y tránsito en nuestra ciudad y fundamentalmente la prevención de accidentes. Si ustedes me permiten llegamos al último orador del día, lo hemos dejado para el final y no por casualidad. Hemos pedido al señor Gustavo Oscar Belinsky, quien tiene a su cargo la parte de la confección, desarrollar y brindar los cursos de manejo defensivo de nuestro municipio, lo escucharemos y una vez que termine pasaremos a los talleres a ver qué podemos avanzar. El señor Gustavo Oscar Belinsky, de la Subsecretaría de Transporte y Tránsito de la Municipalidad de General Pueyrredon, nos va a hablar sobre educación vial y manejo defensivo.

Sr. Belinsky: Muchas gracias. Voy a tratar lo más conciso y rápido posible porque realmente me imagino que estamos todos un poquito cansados y vamos luego a tratar de pasar a los talleres. La idea inicial era traer las propuestas para encarar soluciones desde el punto de vista de la educación vial. A esta altura nadie discute que la educación vial es una de las fuentes de solución más posibles e implementables para la solución del problema del tránsito. Una aclaración antes. Hoy decían qué educación vial necesita una persona que cruza un semáforo en rojo si todos sabemos que eso es una infracción; lo que necesita esa persona es información, no formación. La educación vial tiene que estar destinada a convencer a la gente, a darle información suficiente. Un caso típico es el caso del casco. Si trato de imponer en los jóvenes sobre todo que tienen la tendencia a rebelarse contra cualquier cosa por la fuerza obtengo los resultados que por nuestra experiencia ya hemos obtenido: los chicos se ponían el casco para pasar el operativo, una vez que pasaban el operativo se sacaban el casco. ¿Qué falló ahí? La educación vial. Tenían información respecto a que no usar el casco en la moto era infracción pero no tenían la formación, la convicción de que había que usar el casco para proteger nuestra propia vida. Ahí es donde falla un poco la educación vial en los distintos planes que se han armado, han fallado generalmente por exagerar en el acartonamiento, etc. La gente que trabajamos en educación vial sabemos que cuando nos dirigimos a gente joven y adolescentes hay que evitar el acartonamiento, hay que brindarles formación y trabajar esencialmente en distintos puntos. Vamos a tratar de plantearlos muy sintéticamente. Yo incluí esta imagen del cavernícola porque realmente a veces me siento así en Argentina, a veces nos encontramos discutiendo temas que en otros países serían causas de un chiste. Hay una cosa que es fundamental y es definir objetivos concretos para la educación vial. El primer objetivo de un plan de educación vial es disminuir la cantidad de accidentes y víctimas; hay que enfocar eso. Si para lograr eso yo tengo que llevar a cabo determinadas acciones, hay que hacerlas, pero trabajando no etéreamente, con lindos ideales, sino que hay que trabajar con objetivos concretos, planteándose las metas y cuánto tiempo vamos a tardar en alcanzar esas metas. La primera meta que hay que plantearse entonces es disminuir la cantidad de accidentes y víctimas en base a un buen conocimiento del problema, saber qué es lo que provoca este problema y tratar de irlo corrigiendo puntualmente y concretamente. Otro de los objetivos de la educación vial es aumentar la seguridad. Esto es casi evidente pero resulta que en una sociedad que tiene una buena educación vial el concepto de seguridad es general, no solamente previene desde el punto de vista de los accidentes de tránsito sino que además previene en otro tipo de accidentes, previene en delincuencia, etc. El nivel de seguridad que tiene una sociedad nos define la madurez que esa sociedad tiene. Fíjense el nivel de madurez que tiene nuestra sociedad si nosotros estamos permitiendo que veinte personas por día se nos maten en Argentina (la mayor parte jóvenes de menos de 30 años). Otro objetivo es mejorar la convivencia. Otro objetivo es mejorar la calidad de vida y fíjense que acá yo les puse unas caritas (*señala en un gráfico*) como para decir que estos objetivos son metas planteables a mayor plazo. Elevar la calidad

de vida es algo que se deduce de todo esto; si nosotros conseguimos disminuir la cantidad de accidentes, aumentar la seguridad y mejorar la convivencia, evidentemente vamos a elevar el nivel de vida y eso va a traer un beneficio adicional. ¿Cómo se dan cuenta cuando llegan a una ciudad cómo es la gente de la ciudad? ¿Qué es lo primero que miran? El tránsito. Si el tránsito es un lío, si anda todo mal, si nadie hace las cosas bien o todos las hacen como les parece, bueno, ustedes dicen entonces “esta sociedad es poco ordenada”. ¿qué es lo primero que le sorprende a uno cuando viaja a Japón? Anda todo perfecto, les puedo garantizar que anda todo perfecto; usted llega, todos hacen lo que tienen que hacer y así es la sociedad japonesa. Ese planteo es el que nos lleva a mejorar la convivencia simplemente trabajando desde la educación vial y obviamente a formar una sociedad mejor. El tema más importante de esto es a quién dirigir los esfuerzos de la educación vial, es decir, el hecho de educar tiene que ser general, a toda la sociedad, pero teniendo en cuenta que tenemos recursos limitados tenemos que plantearnos objetivos alcanzables, atacando aquellos puntos que mejor resultado nos van a dar. Por ejemplo, acá hay algunos puntos interesantes para atacar. Los adultos conductores forman parte de los que mayor cantidad de accidentes causan; el tema es que corregir las conductas en los adultos conductores suele ser bastante problemático porque ya no quieren cambiar su forma de conducir, se puede hacer pero cuesta más. Un punto muy atacable es el de los jóvenes conductores y a punto de serlo. Las estadísticas demostraban que la franja de edad más afectada por accidentes de tránsito es la de aquellas personas desde 1 a 40 años pero, según un estudio de Policía Federal, los más afectados son los jóvenes que son noveles conductores: por inexperiencia, por no saber qué hacer y muchas veces por no saber cómo terminar o disminuir las consecuencias de un accidente. Una vez que se encuentran en una situación peligrosa un conductor inexperto puede hacer que el accidente resulte peor de lo que era inicialmente o a posteriori de ocurrido el accidente no saben cómo brindar ayuda porque nadie les dijo adónde deben llamar, qué tienen que hacer, que no deben hacer en relación a las víctimas. Muchas veces las víctimas se terminan agravando por gente bien intencionada que las trata de ayudar de la peor manera posible – moviéndolas, tratando de sacarlas del auto, etc- y este punto es el que ha dado pie a una iniciativa que considero bastante interesante y es el de capacitar -contando incluso con experiencias de EEUU y Europa- dando cursos de manejo defensivo que consiste justamente en el conjunto de técnicas para evitar y disminuir accidentes, cómo se puede ayudar en caso de accidentes y tocar algunos temas de primeros auxilios a los jóvenes en el último año del polimodal. Es una propuesta interesante que la podemos tener en cuenta y charlarla ahora en el taller porque sería una buena forma de disminuir la cantidad de accidentes y la gravedad de las víctimas en los accidentes. Después habría que atacar el tema de los adolescentes más jóvenes y de los chicos menores, que también son partícipes de accidentes. Acá hay que destacar algo. Los chicos sufren accidentes muchas veces por su dificultad en la visión y en la audición; ellos no ven ni escuchan de la misma forma que lo hace un adulto. La altura que los chicos tienen dificulta la visión y hay un estudio en Suecia y otro en España con referencia a este tema. Acá tienen un artículo de la revista española Tráfico (*lo muestra en un gráfico*) en el cual se menciona el riesgo de ser pequeño. Se hizo un estudio de los factores de riesgo para los chicos y sería importante que cuando se trabaje con chicos no se los prepare solamente para hacerlos conductores del futuro -que es un error de la educación vial del pasado- pero luego no sabía qué era lo que debían hacer como peatones. Sí está bien llamar la atención de los chicos desde el punto de vista del tránsito porque uno siempre quiere aprender sobre lo que le llama la atención. Pero no hay que quedarse simplemente en eso porque si no no educamos y no prevenimos que nuestros chicos sufran accidentes. Con respecto a cómo planificar una campaña o un plan de educación vial, los puntos más importantes son, en primer término, enfocar los problemas de a uno. Es decir, atacar primero aquella franja que es la que más accidentes nos produce, o sea, disminuir los accidentes atacando primero a los adolescentes que están terminando el polimodal. El segundo punto importante es analizar a fondo el problema y capacitarse específicamente. A la hora de planificar no podemos ser improvisados, hay que prepararse, hay que hacer consultas con otros países que hayan tenido experiencias, ver cómo les fue y ver si a nosotros nos sirve. En muchos casos a nosotros no sé si preguntarle a los suecos, por ejemplo, como hicieron

ellos para mejorar su campaña de seguridad vial nos servirá porque su conducta como sociedad es totalmente distinta a la nuestra, su forma de ser es distinta a la nuestra, nosotros somos latinos, ellos no y eso nos complica bastante. Sin dudas es un aporte importante pero no se pueden traer las cosas y aplicarlas acá creyendo que se solucionan porque ya anduvo en otro país; ese concepto no funciona. Otro punto importante es conocer los recursos existentes. Todos podríamos solucionar el problema del tránsito y de los accidentes si contáramos con recursos infinitos pero tenemos muy pocos recursos y entonces hay que encarar campañas concretas que requieran pocos recursos y sean muy efectivas. ¿Por qué? Porque si yo hago una campaña efectiva, reduzco la cantidad de accidentes, voy al gerente de La Caja y le digo “mirá, vos ahora tuviste que pagar menos plata por los siniestros que tuviste, así que dame un poco de plata para seguir con una campaña más grande” (acá me dice que no pero bueno). Hay que conocer los recursos con que se cuenta y optimizarlos; hay mucha gente capaz, conozco gente que está especializada en el tema que hay que aprovecharla. Debemos juntarnos como vamos a hacer ahora en un taller y decidir qué podemos hacer y una vez que hagamos algo después, en base a esos ahorros, ver con qué podemos seguir. Con los recursos que vayamos generando podemos seguir. Hay empresas que están interesadas y que pueden llegar a apoyar pero necesitamos hacer cosas concretas, no etéreas ni creer que con una sola campaña de educación vial solucionamos el problema; el tema es mucho más profundo. Otro tema es atraer la atención sobre el tema. Si no tengo a nadie que me escuche no puedo educar a nadie. Dar datos, estadísticas, mostrar lo que hicieron los españoles en campañas costosísimas que mostraban cortos muy duros; Australia hizo algo similar, con un video ganador de premios internacionales en el cual se muestra en un accidente real la muerte de un chico de ocho años. Con eso ellos lograron disminuir su accidentalidad porque la gente pensaba en esa imagen antes de apretar el acelerador. No sé si daría resultado acá pero creo que teniendo en cuenta que España y nosotros somos muy similares en nuestra forma de ser a lo mejor conseguimos algo. Pero hay que tener en cuenta las conclusiones de un congreso internacional que se hizo en España y es que la publicidad y los medios no sirven para cambiar conductas. Lo único que pueden hacer es reforzar conductas ya aprendidas pero no podemos pretender cambiar las conductas de toda una sociedad simplemente haciendo una campaña publicitaria. No crean eso porque no lo vamos a poder conseguir porque nunca se ha conseguido en ningún país del mundo, incluso en algunos más desarrollados que nosotros. Justamente este concepto forma parte de los errores que uno suele cometer. Una forma de atraer la atención de los chicos sería por ejemplo una pista de educación vial en la cual los chicos se empiecen a interesar. Si podemos largar con eso, después hay que seguir trabajando. Si yo me quedo en esto no hago absolutamente nada. También es importante apuntar a aquella franja de la población que me va a reducir la cantidad de accidentes y heridos con fuerza y esto a los efectos de optimizar recursos. Esto es importante porque acá en Argentina nadie organiza la evaluación de los resultados de una campaña; en el caso de los legisladores se hace una ley de tránsito y nadie evaluó como salió la ley de tránsito ni si hubieron menos accidentes. Necesito una estadística que me diga si las cosas mejoraron, si empeoraron, si hay cosas que corregir o no. Y finalmente asumir que me puedo haber equivocado y en ese caso corrijo la parte que me equivoqué y sigo avanzando. Aunque yo opino que la ley 11.430 es mala como legislación, coincido con el licenciado Tenembaum en que hay que trabajar en la corrección de esa ley pero nadie lo hace. Nosotros hicimos una estadística con gente que venía al curso de manejo defensivo y nos encontramos con que el 98% de la gente no había leído nunca la ley de tránsito, si por ejemplo la propia ley dice que para tener el carnet de conductor ustedes deberían tener un conocimiento de la ley de tránsito. ¿Qué es lo que falla? Falla la ley y, por otro lado, la aplicación. No tenemos la convicción de que sabiendo la ley nosotros vamos a mejorar en algo; también falta la educación vial desde el punto de vista de la convicción de la gente sobre el tema. Los errores más frecuentes son los siguientes. No realizar un análisis sistemático, es decir, las cosas se encarar desde la buena voluntad o por apreciaciones de algún funcionario que opina algo que le parece. No es serio y cuando la campaña no es seria es lo que pasa hoy en día. La ley 11.430 salió en marzo de 1994, en julio de ese año se modificaron la mitad de los artículos de esta ley (la actual 11.460) y la que hoy llamamos 11.430 realmente no tiene ni

siquiera el primer artículo del original, se cambió toda en cuatro años. ¿No les suena esto como una falta de seriedad? A mí sí. Eso da una imagen bastante pobre ante la gente y entonces dice “para qué vas a leer esta ley si al otro día te la cambian”. Otro error es tratar de educar a unos a través de los otros y esto lo digo en relación a una diferencia de opinión que surgió en una conferencia sobre educación vial a la cual asistí. En España se enfocó durante algún tiempo la posibilidad de cambiar las conductas de los adultos educando a los chicos y se consiguió un resultado bastante conflictivo. España es un país similar al nuestro donde el paternalismo domina todo el resto y es muy difícil que un argentino padre acepte que su hijo de seis años le diga “tenés que dejar de cruzar el semáforo en rojo” y él lo vaya a hacer; la respuesta más frecuente es “nene, callate la boca y anda a atrás”. Sí es útil, si la campaña va acompañada de una educación del actor directo. La continuidad en el tema de la educación vial es lo que da mejores resultados, más allá de cómo se plantee una u otra cosa, cosa que nunca hemos tenido en nuestro país.

-Se plantea un intercambio de opiniones con referencia a la publicidad de la organización Luchemos por la Vida, tras lo cual continúa el

Sr. Belinsky: Muchas veces se ha cometido el error también en estos casos de asignar roles en forma incorrecta. Hemos pensado en organizar campañas a través de los medios y decir que eso es hacer educación vial. Eso no es educación vial, eso es sacarse el problema de encima y no asumir nosotros nuestro rol de educadores. Se puede sí reforzar conductas aprendidas pero no se puede educar a la gente a través de la televisión, la radio o los diarios. Es un error de concepto y económico porque eso cuesta mucha plata y los resultados son pobres si no van acompañados de una educación vial formal que se debe dar en el colegio y por los padres. Otro error frecuente es errar en la elección de los objetivos, desperdiciando tiempo, plata y desgaste la imagen del Estado porque la gente dice “mirá, estos hacen cualquier cosa, no son serios, así que no les doy bolilla”. Otro error es errar en el tiempo para cada objetivo. Si yo empiezo a trabajar con los chicos ahora y digo que lo voy a solucionar dentro de poco estoy errándole; se va a seguir matando mucha gente y yo voy a seguir trabajando con los chicos que van a ser los conductores de veinte años y cuando termino mi campaña no me queda ningún chico vivo porque me los mataron todos en accidentes de tránsito. Tengo que atacar primero lo más peligroso de toda la franja que compone el problema del tránsito, que creo yo son los conductores. Otro error grave pero lamentablemente frecuente es no capacitarse, no evaluar, no dar a conocer el problema, no corregir, no actualizarse. Lo que uno a veces detecta en la gente que trabaja con nosotros en educación vial es la soberbia que algunos tenemos. A veces tenemos una cierta resistencia de decir “como esta idea es de otro, yo lo hundo, no me importa”, “yo soy el supremo y acá se hace lo que yo digo” o decir “mirá, hace veinte años que doy educación vial y la tengo clarísima”. Hace veinte años la gente en Mar del Plata se saludaba desde los coches y no había ningún problema; si ustedes lo hacen hoy van a ver que se los lleva puesto un colectivo. No es la misma educación vial la que tenemos que plantearnos hoy en día a la que se planteaba veinte años atrás. Ha cambiado, hay que actualizarse, hay que aprender y estudiar mucho. A eso va enfocado el taller que tenemos ahora. Disculpen por la prolongación, por mi parte he terminado y les agradezco mucho.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Sirochinsky: Gracias, Gustavo. Vamos a tratar en lo posible de que todos puedan reunirse en cada uno de los talleres. “Estadísticas y accidentes” lo vamos a hacer aquí. “La empresa privada en la prevención de accidentes” está previsto en Villa Mitre. “Señales luminosas, señalamiento y reductores de velocidad y aportes de las empresas privadas” también va en Villa Mitre. “Educación vial y manejo defensivo” lo vamos a desarrollar aquí en Villa Victoria y el tema de “Legislación” lo mismo. Cada taller va a contar con una relatora de las Comisiones del Concejo Deliberante que van a officiar de secretarías de la comisión. Muchas gracias.

-A continuación se pasa al trabajo en talleres.

- 4 -

PALABRAS DE CIERRE

Sr. Sirochinsky: Bien, hemos llegado al final de este primer encuentro. Para nosotros las conclusiones que ustedes han realizado van a ser volcadas en las Actas de nuestro Concejo Deliberante, aprobadas y queremos decirles que nos abocaremos de inmediato a todo aquello que merezca la confección de una Ordenanza o Decreto. Estas respuestas que nos han dado ustedes, para nosotros es un aporte que no podemos medirlo pero este encuentro con gente que tiene que ver con esta problemática y con la vida en definitiva es una forma muy particular de acercarnos a la gente que sabe y poder realizar todo lo que sea necesario para mejorar nuestra calidad de vida, como decía el amigo Belinsky. Hay muchas cosas por realizar, sabemos que todo lo que hemos realizado hoy son pasos que damos para mejorar y no son soluciones, es el puntapié inicial para empezar a desenrollar el hilo de vida que queremos para nuestra ciudad. Pediría que cierre con muy pocas palabras este encuentro a nuestro Presidente, que en todo momento ha colaborado con nosotros para desarrollar todo esto. Quiero agradecerle al personal del Concejo que estuvo en pie desde muy temprano, a la gente de La Caja que nos apoyo económicamente para poderlo realizar, a la gente de Villa Victoria que nos ha cedido este lugar y que esto sea el inicio de algo más importante y que cada uno de estos encuentros pueda brindar a la ciudad toda la legislación necesaria para mejorar la calidad de vida de la ciudad. Por mi parte, gracias por la respuesta y por el día que nos brindaron.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Presidente: Muy brevemente. Me toca agradecerles a todos ustedes haber participado en este primer encuentro, luego vamos a tener la oportunidad de leer las conclusiones, de poder estudiarlas, analizarlas, las vamos a imprimir y repartir, les va a llegar una copia a cada uno de ustedes y vamos a trabajar en consecuencia con lo que aquí se ha discutido. Este es un tema que nos involucra a todos, sea cual fuere el lugar en el que cada uno de nosotros actúe, como conductores, peatones, transportistas, aseguradores, en definitiva, como personas que vivimos comprometidas con nuestra ciudad. Simplemente era el agradecimiento que quería brindarles en nombre de todo el Concejo Deliberante por el aporte que han hecho y veníamos hablando con el presidente de la Comisión de Transporte y Tránsito, el concejal Sirochinsky, que vamos a determinar próximamente cuál va a ser la fecha del segundo encuentro porque lo peor que podríamos hacer es que esto sea un hecho aislado. Debemos pensar de acá a cuatro o cinco meses en hacer un segundo encuentro para evaluar qué hemos hecho con estas conclusiones, si hemos podido mejorar algo, si hemos podido implementar algo, si hemos empeorado en algo y creo que la continuidad es uno de los elementos fundamentales para poder establecer una política de transporte y una política de tránsito. Más allá de felicitarlos por la jornada de hoy, los comprometo y nos comprometemos a que en cuatro o cinco meses podamos volver a reunirnos para que esto tenga continuidad porque es un tema que nos comprende a todos y del que todos somos actores de una u otra manera. Muchísimas gracias a todos ustedes.

-Aplausos de los presentes.

-A continuación se hacen entrega de los diplomas a expositores y participantes del encuentro.