

Minuta Reunión Plenaria Abierta Abril 2023 (zoom)

/ Organizaciones presentes

(En orden alfabético)

1. AMPAS.
2. Asociación Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito.
3. Colegio de Abogados.
4. Facultad de Derecho.
5. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño UNMDP.
6. IPSIBAT.
7. Oficina de Atención a la Víctima y Resolución de Conflictos MGP.
8. Secretaría de Seguridad MGP.
9. Subsecretaría de Movilidad Urbana MGP.

Siendo una reunión plenaria abierta, se contó asimismo con la participación de:

1. Sr. Oscar García Allende (HCD, Tandil).
2. Sra. Lorena (OSV- Dirección de Protección Ciudadana, Lobería).
3. Sra. Rosana Florit (HCD, Tandil).
4. Sra. Jessica Lee Ciccocioppo (AMPAS Pinamar).
5. Sr. José Alberto López (Conductor y Productor programa de radio sobre ciclismo Radio la Red, Mar del Plata).
6. Ing. Agustín Falivene (Dirección de Tránsito, Olavarría).
7. Sra. Natalia Minjolou (IPSIBAT, Mar del Plata).
8. Sra. Paula Espósito (IPSIBAT, Mar del Plata).

/ Orden del día

| Avances del Plan de Seguridad Vial MGP.

| Presentación de la CASV.

| Presentación estudio "Uso de casco en moto-vehículos" IPSIBAT.

/ Desarrollo de la reunión

Dada la característica de "abierta", la reunión comenzó con unas palabras de bienvenida de la **Secretaria de la CASV, Arq. Gabriela Funes Balza**, en nombre del **Subsecretario de Movilidad Urbana Dante Galván**, a quien excuso de no poder participar dada la contingencia de la medida de fuerza del sindicato de taxistas. En tal sentido, señaló que la Dirección de Transporte del Municipio de General Pueyrredón depende de la Subsecretaría a su cargo, razón por la cual, la resolución del conflicto le imposibilitaba estar presente.

De igual modo señaló que el Orden del Día debió ser modificado ante la imposibilidad de estar presente del **Director Coordinador, Arq. Agustín Iturbe, a cargo del Observatorio de Seguridad Vial**, y propuso reprogramar una nueva reunión, cuando dicho organismo así lo considere, para tener acceso a la información estadística de siniestralidad vial local de 2022.

A continuación, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, invitó a los asistentes a presentarse brevemente, señalando que por su parte trabajaba en la Oficina Técnica de la Subsecretaría de Movilidad Urbana como arquitecta, y que entre sus funciones se encontraba llevar adelante la Secretaría de la CASV.

Por su parte, el **Director Coordinador de Tránsito, Héctor Ragnolli**, saludó a los presentes y señaló estar a cargo del área de control de tránsito de General Pueyrredon.

La **Sra. Lorena, de la Dirección de Protección Ciudadana de la Municipalidad de Lobería**, se manifestó muy contenta por la invitación e indicó que de dicha Dirección depende, entre otras cosas, el Observatorio de Seguridad Vial local. Asimismo, indicó que se encuentran desarrollando un programa comunitario de educación vial en las escuelas.

Agradeciendo su participación, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, le comentó que, durante la presentación de la gestión de la CASV en 2022, se presentarán las Jornadas Me Cuido y Te Cuido que, de igual modo, se desarrollan en escuelas y que será una buena oportunidad de intercambiar experiencias.

Siguiendo el ciclo de presentaciones, la **Sra. Jessica Lee Ciccocioppo**, mencionó que llegó a la CASV a través de la Sra. Alejandra Eguidi de AMPAS y que, por su parte, se desempeña como **productora asesora de seguros en la ciudad de Pinamar**.

Vía zoom, ante ausencia de cámara y micrófono, saludó a los presentes el **Ing. Agustín Falivene, de la Dirección de Tránsito de Olavarría**.

Mientras que la **Sra. Natalia Minjolou** señaló que, como parte de la **Facultad de Psicología de la UNMDP** formaba parte del **IPSIBAT** y había colaborado en el estudio sobre uso de casco en moto-vehículos, previsto a presentarse al final del encuentro.

La **Arq. Gabriela Funes Balza**, hizo una presentación de las demás personas conectadas, y de quienes se fueron conectando a lo largo de la reunión. A modo introductorio, señaló que la CASV es un órgano mixto, coordinado por el Departamento Ejecutivo, en la figura del Subsecretario Dante Galván, que está conformado por cerca de 50 organizaciones públicas, privadas y del tercer sector relacionadas con la seguridad vial, a las que las une una serie de valores, tales como el respeto en las diferencias, el compromiso hacia una participación responsable, la esperanza de saberse actores de la construcción de una mejor realidad para todos y el homenaje a quienes fallecieron injustamente a través del recuerdo activo. En este punto señaló que parte de los representantes de las asociaciones de familiares de víctimas que asisten habitualmente a las reuniones se comunicaron con la Secretaría para informar que, con motivo de viajar a la ciudad de Buenos Aires, a acompañar el tratamiento del Proyecto de Ley Alcohol Cero, no iban a poder estar presentes.

| Avances del Plan de Seguridad Vial MGP

Teniendo en cuenta que en la última reunión plenaria abierta de 2022 se había presentado el Plan Integral de Seguridad Vial MGP, la **Arq. Gabriela Funes Balza** presentó, en nombre del **Subsecretario Dante Galván**, los avances difundidos recientemente.

Al respecto y poniendo en tema a quienes participaban por primera vez en estas reuniones, presentó brevemente la visión del plan y las líneas de trabajo que lo estructuran. Asimismo, ubicó al Observatorio de Seguridad Vial/OSV y a la Comisión Asesora de Seguridad Vial/CASV, cómo dos órganos externos que colaboran en el cumplimiento de los objetivos, en cuanto a la gestión de la información estadística y de la participación ciudadana.

Presentó la evolución de la fatalidad vial en la que, en 2022, se verifica un descenso en el número de fallecimientos, señalando que dicho dato se presenta de modo referencial y que será debidamente analizado y presentado oportunamente por **el Director Coordinador, Arq. Agustín Iturbe**, al momento de presentar desde el Observatorio de Seguridad Vial a su cargo el informe estadístico correspondiente a dicho período.

En relación a las acciones de control, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, presentó los datos relevantes en cuanto a la aplicación del sistema de tecnología aplicada a la seguridad vial y a los operativos de control vehicular, mientras que en relación a la infraestructura introdujo un listado de obras ejecutadas o en proceso de ejecución en torno a la movilidad en bicicleta y peatonal, y al calmado del tránsito. De igual modo hizo una presentación de las acciones referidas a la adecuación de la legislación y la educación y concientización vial. En este último punto reforzó la idea de que desde el Ejecutivo Municipal se busca llegar a un público heterogéneo y variado, desde los niños y niñas, hasta los profesionales del volante, infractores o nuevos conductores.

| Informe de Gestión 2023 CASV

La presentación inició con la frase que representa a la CASV “la seguridad vial es responsabilidad de todos, pero empieza por mí”, haciendo referencia al sentimiento compartido por quienes forman parte de la comisión en cuanto a saberse y sentirse actores del cambio.

Se presentaron las miniaturas del Informe publicado en la página de la CASV incluyendo el link de acceso para quienes quieran verlo en profundidad: <https://www.mardelplata.gob.ar/movilidadurbana/seguridadvial/casv/publicaciones>

Con el objetivo de reservar el mayor tiempo posible de la reunión para la presentación del IPSIBAT, referida a uso de casco en motos, se hizo una breve descripción de la evolución de la CASV desde el año 1992 en el que se promulgó la ordenanza de creación hasta el 2022, destacando como hitos, el 2015 en el que desde el Observatorio de Seguridad Vial se implementó un espacio de participación ciudadana, el 2019 en donde se modificó la ordenanza madre estableciendo nuevos requerimientos de conformación y funcionamiento, y el año 2020 en el que la CASV se constituye formalmente y comienza a funcionar.

Asimismo, se presentaron los ejes de trabajo de cada año y, para el caso particular del 2022, se incluyeron las principales acciones desarrolladas, según el siguiente punteo:

- > en el eje “control de gestión” se presentó el Tablero de control de gestión 2022 CASV, haciendo mención a la inquietud de los miembros de la comisión referida a eficientizar y formalizar cada vez más el trabajo y la participación. Se indicó que, en el primer año de implementación de dicho tablero, se alcanzó un 54% de cumplimiento total y un 31% de cumplimiento parcial de metas, quedando 15% pendientes de metas a ser asumidas en 2023. Dentro de este eje, se presentó también el resumen cuantitativo de reuniones, visitas de funcionarios, temas debatidos, etc., haciendo hincapié que, si bien se verificó una reducción en la cantidad de reuniones celebradas, se profundizó en el contenido y alcance de las mismas.
- > en cuanto al eje “zonas calmas”, se presentaron, a modo ilustrativo, algunos de los resultados obtenidos en el ciclo “Nos interesa saber su opinión”. Dichas encuestas, surgidas con el objeto de convertirse en insumos para el desarrollo del documento “Áreas calmas para una mejor convivencia”, indagaron sobre temas referidos a la percepción de la responsabilidad en la siniestralidad vial, las conductas de movilidad y el grado de permeabilidad de la teoría del calmado del tránsito, en la población.
- > mientras que, en el eje “acercamiento a la sociedad”, se presentaron las Jornadas Me Cuido y Te Cuido, en las que, trabajando coordinadamente con el EMDER y la Subsecretaría, se busca acercar a niños niñas a conceptos asociados al respeto y la convivencia. En tal sentido, se indicó que dichas jornadas se realizaron tanto en espacios públicos como establecimientos educativos llegando a una participación que supera los 800 niños. En este mismo eje, se presentó la articulación público privada, a partir de la cual con aportes de la Asociación Marplatense de Productores Asesores de Seguros (AMPAS), el proyecto y coordinación de la Subsecretaría de Movilidad Urbana y el trabajo del EMSUR, se puso en valor y reconvirtió la pista de educación vial existente en el Jardín Municipal Nro 1 en la Ciudad de la Convivencia Vial. Al respecto se hizo referencia que, mientras que el proyecto original estaba centrado en la movilidad en vehículo particular, el rediseño incorporó referencias a la movilidad activa y el calmado del tránsito.

Cerrando la presentación del Informe de Gestión 2022 CASV, la Arq. Gabriela Funes Balza presentó el listado de proyectos y temáticas a trabajar durante el corriente año.

| Noticias y publicaciones

De igual modo que con la presentación del Informe de Gestión, en este punto se presentó el listado de noticias y publicaciones compartidas, y se puntualizó en aquellas que se consideraron relevantes:

- > Tratamiento del Proyecto de Ley “Alcohol cero” a nivel nacional, con el acompañamiento de representantes de la Red Cuidarte+ y de la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito en representación de la ciudadanía marplatense.

- > Presentación a nivel local del Proyecto de Ordenanza para la Regulación de la Micro-movilidad. En este punto, se acordó la celebración de una reunión interna de trabajo para comenzar a delinear y consensuar la opinión como CASV al respecto. Asimismo, se señaló que desde la Secretaría de la CASV se está desarrollando el seguimiento del impacto de esta noticia en la opinión pública contando con más de 300 comentarios relevados.
- > Inicio de charla UNMDP. Dada la presencia de personas ajenas a la CASV, se aprovechó este punto para actualizar a los presentes respecto a los avances del proyecto 1era Red de Ciclovías de General Pueyrredon. En este marco, se indicó que, desde 2022, se viene trabajando junto a la Universidad Nacional de Mar del Plata en la definición de la infraestructura que conectará la Plaza Mitre con el Complejo Universitario y demás sedes de dicha casa de altos estudios. Asimismo, se señaló que, parte de dicho tramo, está incluido en el Proyecto “Piloto Red de Movilidad Sostenible para Turistas”, a través del cual se está gestionando la financiación ante el PNUMA y el Ministerio de Ambiente Nacional, entre otras obras, de 3,7km de ciclovía, y parte, en la postulación local al concurso de ciudades BICI (Bloomberg Initiative for Cycling Infrastructure) promovido por Bloomberg Philantropies. En referencia al ciclo de charlas, se indicó que dentro de la mesa de trabajo MGP/UNMDP se acordó que la CASV participe en el dictado de una charla obligatoria a los beneficiarios del programa de préstamo de bicicletas que está implementando el Rectorado. Para tal fin, se tomó de base el argumento y los contenidos desarrollados en 2020 para el diseño de los videos “Seguridad vial ciclística en la movilidad urbana” que no han sido terminados aún. La primera charla, celebrada en la Facultad de Ingeniería, tuvo como objetivo hacer una prueba para evaluar contenidos, tiempos, etc.
- > Re-inicio de las Jornadas Me Cuido y Te Cuido, el sábado 15 de abril. Se invitó a todos los presentes a sumarse y participar de la jornada a celebrarse en el marco del Programa Ludo que lleva adelante el EMDER los sábados en los polideportivos barriales. Se señaló que, dado que el mes de abril se celebran los “30 días en bici”, en esta oportunidad las actividades estarán centradas en resaltar la relevancia de la bicicleta en la movilidad urbana e incorporar conductas de prevención. De igual modo, se indicó que, desde la Coordinación de la CASV, se invitó a participar al grupo de ciclistas “Descubriendo caminos”, quienes llevarán su bicicleta adaptada para niños y niñas con movilidad reducida y con quienes se trabajarán contenidos relacionados a la convivencia y la diversidad. De este modo se inicia un proceso a partir del cual, se prevé invitar a un grupo y/o institución ajena a la CASV por cada Me Cuido y Te Cuido a desarrollar, con el fin de seguir ampliando la visibilidad e impacto de las jornadas.

| Presentación estudio “Uso de casco en moto-vehículos” IPSIBAT

La **Arq. Gabriela Funes Balza**, luego de haberse disculpado nuevamente por problemas en la conectividad en nombre del **Director Coordinador Arq. Agustín Iturbe**, dio la palabra a los miembros presentes del IPSIBAT, Instituto de Psicología Básica, Aplicada y Tecnología.

En tal sentido, tomó la palabra el **Dr. Rubén Ledesma**, director de dicho instituto, y agradeciendo el espacio para presentar los resultados del estudio realizado, indicó que el IPSIBAT constituye un grupo de investigación dentro de la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata del que participan, entre otros, becarios del CONICET. Señaló que, si bien se dedican a la investigación de la psicología aplicada a distintas temáticas, ellos en particular se ocupan del estudio de comportamientos en el tránsito.

Indicó que, a consecuencia de la investigación referida a seguridad vial en los ingresos a los jardines de infantes, llevada adelante a comienzos de 2022, en la que se detectó una alta participación de la motocicleta como vehículo para el traslado de menores, surgió la inquietud de indagar con más profundidad sobre las medidas de prevención y/o exposición al riesgo que practican los usuarios de este modo, principalmente referidas al uso de casco y teléfono celular.

Consideró que los resultados obtenidos en el informe a presentar, describen parte de la realidad y que sería muy enriquecedor poder analizarlos en función de otro tipo de estadísticas, tales como las de siniestralidad vial.

Para la presentación específica de los indicadores y resultados obtenidos le cedió la palabra al **Dr. Jeremías Tosi**.

De este modo, el **Dr. Jeremías Tosi**, saludo a los presentes y renovó el agradecimiento ante el espacio para difundir los resultados del estudio desarrollado, al cual presentó como "Comportamientos de riesgo en Motociclistas. Estudio observacional sobre uso de casco y uso de celular en la ciudad de Mar del Plata". Señaló que el mismo es el resultado de un trabajo colaborativo, centrado en la población motociclista y, particularmente, en dos comportamientos de riesgo, la omisión de uso de casco y el uso de teléfono celular en conducción.

Consideró asimismo que la moto es uno de los modos más utilizados y que, si bien ha descendido el número de fallecimientos por modo sigue, junto con el automóvil, representando la mayor tasa relativa.

Mencionó como objetivo principal conocer la prevalencia de uso de casco y uso de celular en ocupantes de moto de la ciudad de Mar del Plata, y su comparación con cuotas de uso en años anteriores. En este contexto describió la metodología utilizada a partir de la cual se tomó una muestra de 2075 ocupantes (1717 conductores y 358 pasajeros) en 17 localizaciones distribuidas con la lógica de alcanzar la máxima cobertura territorial.

Como principales resultados señaló:

- > Variación entre el uso y uso correcto del casco de cerca de 10 puntos porcentuales.
- > Sólo el 39% de los vehículos viajaban con todos los ocupantes protegidos.
- > Variación de uso de casco por zonas, con mejores índices en el área central.
- > Variación de uso de casco según tipo de moto utilizada, con mejores índices en motos de ruta/deportivas.
- > Un 18% de motos circulando sin patente.
- > Variación en el uso de casco en motos con y sin patente, con una disminución de más de 20 puntos porcentuales entre uno y otro caso.
- > Variación en el uso de casco según sexo y edad de los conductores y pasajeros, siendo las mujeres las que tienen a tener conductas más seguras en el tránsito y los hombres de entre 18 y 25 años quienes utilizan menos el casco.
- > El 25% de los pasajeros son menores de edad y sólo el 55% están protegidos con casco.
- > Variaciones en el uso de casco por factor humano y condiciones de viaje, detectando: mayor uso en trabajadores que en conductores de población en general; menor uso cuando el conductor viaja acompañado; menor uso cuando el otro ocupante tampoco usa; pasajeros menos protegidos si los conductores son hombres o jóvenes.

Llegando al final de la exposición, presentó el análisis de evolución de uso de casco desde 2006 a 2022. Al respecto, remarcó que la curva debería leerse teniendo en cuenta que se produjo una interrupción en la toma de datos entre 2014 y 2022 pudiendo, en este lapso haber existido mayores variaciones a consecuencia de grandes sucesos globales que no alcancen a quedar representados. En tal sentido, planteó como hipótesis que la curva, en lugar de registrar un descenso regular, puede haber experimentado una gran caída y posterior recuperación, en coincidencia con las variaciones en la política de control y seguridad vial implementadas y los cambios en los modos de transitar pre y post pandemia.

En cuanto al uso de teléfono celular al conducir, señaló que se detectó un 3% positivo, y que dicha conducta se verificó en sitios cercanos al centro de la ciudad, en motos de tipo ruta/deportiva, en vehículos sin patente, mayoritariamente, en hombres jóvenes y en motociclistas trabajadores. Sugirió como causa de tal conducta en el último grupo, las condiciones laborales particulares que demandan comunicación constante.

Entre las principales conclusiones detalló:

- > El casco cumple su función sólo si es utilizado correctamente.
- > Según parámetros de la ANSV, General Pueyrredon registraría un porcentaje de uso de casco levemente menor a la media nacional.
- > El uso del casco responde a factores contextuales, patentamiento del vehículo, zona de la ciudad, sexo y edad del conductor, destino del vehículo, etc.

- > Uno de cada cuatro conductores viajaba con niños y la mitad de ellos no iban debidamente protegidos. En este punto resaltó que la motocicleta es un vehículo desaconsejado para trasladar niños, dado que requiere como mínimo tres puntos de apoyo para considerarse seguro.
- > Se detecta un descenso en los niveles de uso de casco respecto al último registro, aunque se podría estimar un aumento respecto a los años recientes.

Mientras que entre las recomendaciones incluyó:

- > Identificar grupos de riesgo y orientar las acciones a éstos.
- > Ampliar los controles en la periferia.
- > Trabajar en torno a la importancia de usar correctamente el casco.
- > Concientizar sobre el riesgo de la motocicleta como modo de transporte en la infancia.
- > Generar información periódica.

Agradeciendo nuevamente la oportunidad de dar a conocer la investigación realizada, señaló que en los próximos días publicarán el Informe definitivo, que harán llegar a los miembros de la CASV.

Por su parte, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, agradeció a su vez en nombre de los presentes y consideró preocupantes algunos de los datos presentados, puntualizando en el menor uso de casco por parte de hombres jóvenes en coincidencia con ser ellos el grupo poblacional más vulnerable en términos de siniestralidad y fallecimientos, y en el poco uso de casco en niños transportados. Al respecto, retomó parte de lo presentado previamente y consideró una oportunidad para la CASV la posibilidad de acceder, a través de las charlas de seguridad ciclista, al público universitario. A continuación, invitó a los presentes a compartir sus impresiones sobre el informe presentado, así como sobre lo que desde cada localidad se está llevando adelante.

Solicitando la palabra el **Director Coordinador Héctor Ragnolli**, consideró que habrá que analizar si las variaciones en el uso de casco están relacionadas con un mayor uso de la motocicleta como vehículo de desplazamiento habitual. Al mismo tiempo, indicó que desde la Dirección de Tránsito se está evaluando la posibilidad de que, ante un menor transportado sin casco, se pueda accionar sobre el adulto en función de incumplimiento de los deberes de cuidado. En tal sentido se encuentran trabajando con los tribunales de familia. Señaló que la ley no marca edad mínima permitida para circular en motocicleta pero sí la obligatoriedad que el ocupante tenga tres puntos de apoyo. Coincidió con lo presentado en el informe respecto a menor cumplimiento en la periferia e indicó que los controles dinámicos que se hacen en la ciudad dan como resultado mayores índices de secuestro de vehículos en la periferia. Concluyó su participación comentando que, paralelamente, se están dando charlas en las escuelas y que, durante los operativos de control, se explica la importancia de transitar la ciudad con responsabilidad.

Por su parte, la **Sra. Alejandra Eguidi, de AMPAS**, consideró fundamental trabajar sobre la población de hombres jóvenes, e indicó que, desde la lógica del scoring, los costos de seguro para este tipo poblacional ya son más elevados en función de la mayor ocurrencia de siniestros.

Invitando a las personas ajenas a participar, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, les sugirió a los representantes de la ciudad de Tandil que compartieran con los presentes cómo ha sido la evolución de la Ordenanza que hubieran gestionado para crear el Observatorio de Seguridad Vial local.

En tal sentido, la **Sra. Rosana Florit**, indicó que dicha ordenanza salió aprobada por unanimidad en el mes de mayo de 2022 pero que aún no ha sido debidamente implementada. Señaló que el Ejecutivo se encuentra abocado al trabajo con las compañías aseguradoras en el diseño de una aplicación a través del cual registrar los siniestros sin lesionados. Mencionó, asimismo, que Tandil tiene un problema de base en cuanto la ciudad ha crecido a ambos lados de la ruta 226, situación que se agrava en función de la superposición de jurisdicciones en el sector, y que daría como consecuencia un número elevado de víctimas fatales de siniestralidad. Indicó que, si bien se está trabajando sobre estadísticas y se están reforzando los controles, aún tienen mucho por hacer en comparación con Mar del Plata.

A continuación, y en referencia al desarrollo de observatorios viales locales, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, invitó al Sr. Héctor Blasi a comentar ante los presentes los avances del proyecto de ley provincial que hubiera enviado vía mail a la Secretaría de la CASV. Al mismo tiempo, resaltó los avances de la ciudad de Tandil en el avance de la app de siniestralidad y consideró que General Pueyrredon aún tiene

también mucho por hacer y seguir trabajando, siendo estas instancias de intercambio muy enriquecedoras para todos.

El **Sr. Héctor Blasi**, indicó que el Proyecto de Ley que regula el funcionamiento del Observatorio de Seguridad Vial Provincial, crea una mesa interdisciplinaria de trabajo y los observatorios locales, ya ha alcanzado media sanción en la legislatura bonaerense y confió que pronto sea votada definitivamente. Consideró muy positivo que la provincia empiece a estar mejor interconectada.

Por su parte, y en referencia a la app de siniestralidad, la **Sra. Alejandra Eguidi** consideró que es muy difícil conseguir que las aseguradoras aporten los datos necesarios, que en General Pueyrredon se quiso implementar un sistema similar, sin llegar a tener éxito.

Mientras que la **Sra. Lorena de Lobería**, consultó cómo es el proceso de obtención de la información. Señaló que en su localidad dicha información es suministrada por el Comando de Prevención Rural y la Policía Comunal, siendo que la mayor cantidad de siniestros se dan en entornos de ruta. Indicó asimismo que utilizan el sistema SIGISVI para procesar la información que luego es trabajada desde el Centro de Monitoreo.

El **Director Coordinador Héctor Ragnolli** señaló que, tal como dijo la Sra. Alejandra Eguidi, lo que resta en General Pueyrredon es acceder a la información estadística de siniestralidad sin lesionados y que las empresas aseguradoras son reacias a suministrarlas. Mencionó como ejemplo exitoso el centro de toma de denuncias de la ciudad de Rosario y en el caso de las motocicletas indicó que otro problema al que se enfrentan al momento de realizar los controles en calle tiene que ver con la cantidad de vehículos apócrifos que se encuentran circulando.

En respuesta a las consultas referidas a la obtención de datos en la ciudad de Tandil, la **Sra. Rosana Florit** indicó que la ordenanza prevé el trabajo con el sistema integrado de salud como fuente de información principal y que el desarrollo de la app apuntaría a cubrir el universo de siniestros sin lesionados.

En referencia al trabajo que debería hacerse con las compañías aseguradoras, el **Director Coordinador Héctor Ragnolli** consideró importante establecer que, incluso desde lo económico, una reducción en los índices de siniestralidad implicaría para ellas una reducción en los costos totales a cubrir.

Complementando la exposición de la Sra. Florit, el **Sr. Oscar García Allende** consideró importante remarcar que la siniestralidad es un tema que les preocupa desde la bancada que representa, Juntos. Señaló asimismo que oportunamente se desempeñó como responsable del Hospital de Tandil y que desde allí pudo constatar la alta vulnerabilidad de hombres jóvenes frente a los hechos de tránsito. Entendió necesario que el Ejecutivo local (ciudad de Tandil) redoble sus esfuerzos en este tema y consiga el trabajo integrado de hospitales, sanatorios, clínicas privadas y policía. Señaló que la población de Tandil creció un 20% en el último censo y que se verifica un incremento en la cantidad de motos circulando, de igual modo que se observa que sólo se respetan las normas ante presencia de controles, pero no por verdadero convencimiento y educación. Se mostró muy contento con la visita del Director Coordinador Héctor Ragnolli a la ciudad el miércoles 19 del corriente mes y resaltó su compromiso político en el trabajo sobre la siniestralidad vial.

Respecto a dicha visita, la **Sra. Alejandra Eguidi**, propuso sumarse en representación de AMPAS, a lo que el **Director Coordinador Héctor Ragnolli** sugirió que, eventualmente, se gestione directamente con el Sr. Oscar García Allende.

Invitando a participar a quienes aun no lo hicieron, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, le propuso la palabra a la Arq. Adriana Olivera.

En tal sentido, la **Arq. Adriana Olivera** felicitó a los representantes de IPSIBAT por la calidad del informe presentado y consideró que podrá servir para trabajarlo en futuras reuniones internas a través del entrecruzamiento de datos de siniestralidad y controles. Coincidió en que algunos de los datos presentados generan mucha preocupación y consideró que, independientemente de las escalas, todas las ciudades presentes poseen problemáticas similares. En cuanto a la problemática de tramos de ruta internos a las ciudades, señaló que Mar del Plata enfrenta el desafío de gestionar el borde costero en donde se yuxtaponen jurisdiccionalmente una ruta provincial y funcionalmente una avenida urbana.

Retomando la problemática puntual de la ciudad de Tandil, el **Director Coordinador Héctor Ragnolli** consideró necesaria la implementación de cruces elevados, dado que ese tramo de ruta presenta cruces a nivel y rotondas que aportan un alto índice de riesgo a los desplazamientos cotidianos.

Al respecto, la **Arq. Adriana Olivera**, consideró que las soluciones en desnivel son en extremo onerosas y no siempre alcanzan a dar los resultados esperados, siendo necesario un exhaustivo estudio preliminar.

El **Director Coordinador Héctor Ragnolli** consideró indispensable comprometer a los políticos a partir de comparar los costos de intervenir de manera preventiva o correctiva.

Mientras que la **Arq. Gabriela Funes Balza**, desde la mirada de la CASV, consideró importante resaltar, independientemente de lo económico, el valor de la vida humana, y renovó la invitación a que quienes aún no pudieron participar, puedan expresar su opinión.

Al respecto, la **Sra. Paula Espósito** consideró que el problema tiene mucho que ver con la cantidad y tipo de controles, que es integral y que atraviesa a todos, en todo el país. Consideró necesario reforzar las acciones en relación a la promoción y prevención de la salud, el mejoramiento del transporte público colectivo y el fomento de la bicicleta como modo de desplazamiento cotidiano. En cuanto a los costos de la siniestralidad, sumó al costo familiar, tanto económico como psicológico y señaló que su investigación se centra en los traumatismos de cráneo, ya que considera al cerebro el órgano fundamental.

El **Sr. Oscar García Allende** resaltó la importancia de trabajar sobre los costos de la siniestralidad en el sistema de salud, entendiéndolo que cada día de terapia intensiva implica una importante erogación y que hay quienes permanecen más de 30 días internados. Asimismo, señaló que una persona que deja de producir, es una familia que se queda sin sustento. Desde este punto de vista, coincidió con el Director Coordinador Héctor Ragnolli en que es más barato hacer un puente. Mencionó asimismo que la ciudad de Tandil tiene un fondo de ayuda solidaria, que se cobra con la factura de luz y se destina, entre otras cosas, a las víctimas de siniestros viales. Volvió a indicar la necesidad que se comprometa el Estado y que se actúe antes y no después, y encontró muy beneficioso trabajar regionalmente.

Por su parte, el **Dr. Rubén Ledesma**, propuso hacer llegar a los presentes, a través de la secretaria de la CASV un informe que hubieran realizado desde IPSIBAT en varias localidades de la provincia, incluida la ciudad de Tandil, indagando sobre creencias y actitudes de riesgo en jóvenes.

Llegando al final de la reunión, la **Arq. Gabriela Funes Balza** se comprometió a hacer llegar dicho documento junto con la minuta y presentaciones presentadas en la reunión, y acordó programar una reunión interna presencial para comenzar a trabajar sobre micromovilidad.

/ Archivos adjuntos

CASV. Plenaria abierta abril 2023. Documento de trabajo.

IPSIBAT. Comportamiento de riesgo en motociclistas.

IPSIBAT. Informe base completo Alcohol y seguridad vial en jóvenes.