

Acta N° 221: En la ciudad de Bahía Blanca, a los 8 día del mes de mayo de 2018, siendo las 9:40 hora se reúne la Comisión Asesora Ambiental del H. Concejo Deliberante, en el recinto de este H. Cuerpo.

Se encuentran presentes: por el Concejo Deliberante LEANDRO SANTOMASSIMO (quien preside la reunión, PAOLA ARIENTE, GISELA GHIGLIANI; DIEGO ZIFFLER (Armada Argentina); LEONCIO MONTESARCHIO (Asociación Ambientalista del Sur); PABLO ANTONELLI y M.GABRIELA HEGUILEN (Colegio de Ingenieros); CESAR PEREZ y LEANDRO LUCCHI (Comité Técnico Ejecutivo); ALEJANDRO BARRERA (Confederación general del Trabajo ); PAMELA PUCCI (Dccion Gral de Técnica Jurídica); HUGO GONZALEZ (Dpto. Saneamiento Ambiental); ROSSANA EPULEF )Subsecretaría de Gestión Ambiental); NORMAN DICEK, ANA LAURA HORVATH y GUSTAVO GERTISER (Dpto. Áreas Verdes); CLAUDO LEXOW (Universidad Nacional del Sur); FACUNDO SCORDO (Dpto. Geografía de la Universidad Nacional del Sur); BRUNO PAZZI (Universidad Salesiana); ADRIAN VLEK (Asociación Vecinos Por); MAXIMILIANO ESPOSITO y NOELIA TORRES (OPDS); PATRICIA GONZALEZ (Reserva Natural de Uso Múltiple de Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde); ; CAROLINA FERNANDEZ (IADO); y ROBERTO ELISSAMBURU (Unión Industrial).

Preside la reunión el concejal Leandro Santomassimo, da comienzo a la misma agradeciendo la presencia de todos. El licenciado Leoncio Montesarchio va a exponer, sobre el tema emisiones de gases de automóviles. Montesarchio manifiesta la necesidad de estudiar la calidad del aire en nuestra ciudad. Para ello tiene dos elementos de juicio, tres trabajos que produjo el CTE en los años 2003,2007 y 2013. El resultado de este estudio arroja una cantidad de contaminantes emitidos por el tránsito automotor que realmente llama la atención. Las especies investigadas son las clásicas, monóxido de carbono, óxido de nitrógeno, dióxido de azufre, hidrocarburos totales y material particulado. En general en el mundo se toman estos contaminantes como los indicadores guías de la contaminación en una ciudad. Monóxido de carbono se considera como de gravedad uno, es un gas muy liviano que el aire por lo cual si no está en ambiente cerrado y una gran cantidad no produce efectos dañinos. El más perjudicial de todos son los hidrocarburos. Se investigaron transporte automotor, transporte ferroviario, aéreo y marítimo. Y Después vienen las emisiones totales. Se adjuntan las dispositivas con los datos expuestos, que pasan a formar parte de este Acta.

Lucchi comenta que Saneamiento tiene gente muy idónea en el tema, hasta el año pasado les dieron una mano con el mantenimiento de la cabina que es lo más difícil. El tema es el costo. Hoy poner una cabina de monitoreo sale 4,5 millones de pesos, tiene que haber presupuesto para eso. Si se quiere poner en la plaza hay que acondicionar, cuidar que no la rompan. La cabina sola sale cien mil pesos, pero cada equipo de monitoreo ronda los 600 o 700 mil pesos. Es mucho dinero.

Montesarchio cree que estudiando bien el asunto se puede minimizar con lo que existe ahora. No sabe si Saneamiento Ambiental tiene aparatos para hacer trabajos de este tipo.

Lucchi responde que no tienen, tienen portátiles y miden en ppm, no para hacer calidad de aire que es lo que Montesarchio quiere medir. Si la Decisión Política se toma y se compran los equipos es una cuestión económica.

Montesarchio considera que forma parte del problema, pero se pregunta si vale la pena hacerlo. Tienen número y eso es lo importante. Las evaluaciones son aproximadas. Fue un trabajo extraordinario pero puede ser más todavía.

Paola Ariento comenta que en el año 2016 IDON, una consultora española para el BID hizo un informe de Bahía Blanca, y es una de las ciudades argentinas que más aporta con

gases de efecto invernadero, dio altísimo por la cantidad de toneladas por habitante. Ellos investigaron para la adaptación y mitigación hacia el cambio climático, o sea que cosas tendríamos que hacer los bahienses para revertir esta tendencia proyectada al 2050. Ellos ponían como eje central el tema de la movilidad, toman distintos indicadores en el ítem movilidad era muy alto por la cantidad de emisiones que los autos realizaban. Mas allá del parque industrial que tenemos que es un condicionante pero no es lo fundamental para la emisión. Eso si esta ratificado y es del año 2016, lo presentaron el año pasado. Están todas las fuentes y trabajaron 6 meses en este informe.

Cesar Pérez agrega que hicieron el mismo relevamiento en cuanto a cual era la cantidad de vehículos y el transito de la ciudad y se utilizaron factores de emisión con la misma metodología

Montesarchio cree que hay dos metodologías una es de acuerdo al combustible consumido y la otra es de acuerdo a los kilómetros recorrido. Pregunta que metodología utilizaron.

Cesar Pérez responde que la misma tecnología del 2013, ellos habían hecho los dos cálculos por kilómetros y por tipo de combustible para comparar, pero ellos tienen uno solo de acuerdo a la metodología, dieron mayor por el crecimiento.

Montesarchio opina que el trabajo que han hecho ellos ha sido muy bueno CTE lo hizo en el 2003 y 2007. Hay datos y eso es lo importante. No se puede hacer nada sino se tiene datos de base. Es una mezcla de decisión política y económica, que cree que se puede encarar. Desde luego que hay que formar una comisión con la gente que sabe, como el CTE, Ing. Aduriz y alguien que pertenecía al CTE que es el Ing. Marcelo Pereyra. Es decir, tenemos elementos y especialistas para hacer un modelo de calidad de aire de la ciudad de Bahía Blanca.

Lucchi agrega que no tenemos datos de calidad de aire de hidrocarburos, principalmente benceno que es lo que pueden emitir los vehículos Un equipo cromatografico para medir benceno ronda en un millón de pesos para hacer calidad de aire, pero no hace falta salir corriendo para comprar la cabina con los cinco equipos. Empecemos por hidrocarburos, benceno y al otro año se pueda medir dióxido de azufre.

Montesarchio dice que se puede empezar modestamente, porque eso va a ser un índice, por ahí se mide no se encuentra nada, por ahí no vale la pena estudiarlo.

Horvath sugiere que además de la medición se pueden hacer cosas complementarias, se tendrían que hacer controles a los transportes público, a los camiones de reparto que tiran humo negro por todos lados, y que se hagan controles de las ciclo vías donde las personas que quieran puedan andar en bicicleta.

Montesarchio agrega que se podría obligar a los vehículos el uso de catalizadores de tres vías y que transforma los productos finales de salida en agua y dióxido de carbono.

Pablo Antonelli dice que es muy interesante la exposición del licenciado y algo muy desagradable para los bahienses es respirar esa bocanada de hidrocarburos atrás de un vehículo que no esta en condiciones, eso es una gran realidad. En la verificación técnica vehicular, donde todos los años concurrimos por lo menos los bahienses que quieren cumplir con la normativa. Te entregan una hojita y esta la emisión, desconoce si sirven los parámetros o no, por eso lo dice, pero podía iluminar , los datos son importantísimos, todos los que trabajan con estadísticas el dato es valiosísimo, si están hablando de 130,000 vehículos automotores en el 2013, podríamos iluminar y ampliar nuestra base de datos con una breve llamada telefónica de nuestros representantes y tener un abanico muchísimo mas grande. Esto hablar de la vtv provincial, tenemos una vtv nacional que esta en la ruta 3 sur donde hace el control también y alimentar todo esto. Obviamos esos parámetros van a ser disidentes porque hay vehículos que tiene emisión menor y otros mayor, ahí se puede empezar a cuantificar y cualificar los datos. Desconoce el tema de ubicar, obviamente por ahí en una zona central o de mayor transito, una sede de monitoreo que seria muy positivo ese paso que presentaron de hacerlo progresivo, sería

maravilloso. Por eso tienen que reordenar el tránsito, que está enfermo por más que se le ponga una senda de colectivos, una bici senda, pero hay que ordenarlo. Con poco se pueden copiar en países desarrollados que tienen esto y despacito y progresivamente poder hacerlo. Agradece al licenciado Montesarchio.

Norman Dicek manifiesta que cuando se trata de temas ambientales no se debe hacer una distinción entre dominio público y dominio privado, son problemas ambientales que afectan todo, afectan el espacio privado y el espacio público. De la misma manera haciéndolo extensivo se podría pensar que si bien el CTE fue creado o fue equipado para cumplir una función especial específica, lo que acontece a la ciudad no es ajeno a la ciudad y lo que acontece al CTE no es ajeno a la ciudad, por lo tanto cree que más allá que es poco viable que se pueda modificar una ley provincial, pero si las ordenanzas más restrictivas que pueden reglamentar esa ley provincial, son facultad de este Concejo y el Municipio junto con las Universidades que son los depositarios más grandes del conocimiento pueden generar convenios de ayuda mutua, tenemos capital humano, capital científico, experiencia pero el problema es económico, para poner todo en operatividad, opina como un bahiense más hay empresas que se han instalado en nuestra ciudad hace muchos años y que tienen un buen margen de productividad, entonces Bahía Blanca está dentro de un circuito directamente vinculado por una cuestión geográfica, cree que hay empresas que pueden ayudar para solventar los costos de esto. No le importa si está adentro o fuera del polo petroquímico, estamos todos juntos. Hay que empezar a ser un poco más realistas en ese sentido, no hay que distinguir que hasta acá llega el CTE, es todo lo mismo. Eso por un lado. Después adhiriendo a lo que decía Ana Laura Horvath durante más de 20 años que estuvo en Planeamiento Urbano a visto todos los planes para desalentar el tránsito en el radio céntrico en el micro y macro centro, todos fracasaron. Aquí tenemos un problema cultural, el bahiense no quiere dejar el automóvil, las familias por una cuestión de necesidad, de que existe cierta resistencia a utilizar el sistema de servicio público por parte de la sociedad. Lo que ocurre es que hay familias que tienen tres automóviles en una casa, y todos lo usan. Recuerdan cuando se hizo la semi peatonal O'Higgins se hizo torcida, se hizo angosta justamente como una estrategia para intentar desalentar el tránsito en el micro centro fracasó. También en los programas donde se quería hacer la modificación del parque de mayo la idea fue durante muchos años quitar el tránsito dentro del Parque de Mayo y que la gente llegara caminando. Fracaso. También se intentó con el parque Independencia cuando era su época que estaba en buen estado y era muy concurrido. Fracaso. Entonces también tenemos un problema cultural importante que son medidas complementarias como dijo Ana. No solo se trata de medir, sino de mitigar los efectos, y después hay otros temas, hay ideas para la ciudad pero si la idea no va con una buena inversión, las ciclovías son buenas para la ciudad, pero no se hicieron a la altura de lo que la ciudad necesita, falta enriquecerlas, decorarlas algo más. Ha visto ciclovías en otras ciudades donde están armadas y estructuradas y diseñadas de otra manera, porque hay mucha gente que quiere usarlas pero les falta un poco más de diseño y falta un poco más de equipamiento. Y no hay que olvidarse de la última parte, durante la revolución industrial, a nivel mundial las plantas los árboles no fueron un elemento ajeno para luchar y es el día de hoy que nos estamos acostumbrando a vivir en una ciudad que cada vez tiene menos árboles y el plátano tan castigado por los temas de la alergia eran erróneos porque era falta de información científica, el plátano puede producir alergia como cualquier otra planta, existen elementos médicos para mitigar esos efectos. Dice con conocimiento que el plátano fue el árbol más beneficioso para la lucha contra las emisiones durante la época inglesa de la revolución industrial y que las plantas están por algo y cumple una función urbana como captación de partículas, producción de oxígeno, captación de elementos contaminantes. Aquí no es un tema solo de medir, es medir, mitigar y trabajar todo un abanico de medidas complementarias que apuntan a que este tema sea un tema que se puede controlar.

Montesarchio dice que se dedica a esto porque es su tema, pero quiere decir con respecto a la VTV ellos como Asociación Ambientalista del Sur le solicitaron información para ver si todos cumplían con la reglamentación, porque ellos miden gases, cuando el fue con su vehículo, el resultado estaba fuera de tolerancia e igual le dieron la oblea de verificación, si se emiten gases fuera de tolerancia se la dan igual. Uno de los trabajos de esta Comisión, con mas fuerza de ley o política, es que la VTV le pase todos los datos de los resultados de los análisis de los autos, para saber como están los autos. Hay que modificar la tecnología de emisión de gases, que existe esa tecnología, la VTV forma parte de ese circuito, y contar con un buen arbolado. A el lo tiene obsesionado el tema del ruido.

Leandro Santomassimo dice que mas que interesante la charla, tomo nota de los siguientes temas: contaminación, los gases que producen los automóviles y del compromiso que tenemos todos que queremos ir en auto prácticamente de la puerta de nuestra casa hasta la puerta de nuestro destino. Tomo apuntes de lo mencionado y opina que hay cuatro aristas: mejor control (van a hacer las acciones pertinentes para tratar que la VTV pase los datos); mayor movilidad sustentable, y en esto no solo tienen que ver las bici sendas, las ciclovías el uso del transporte publico, que seguramente hay cosas para criticar y mejorar, pero que como ciudad no nos sirva de excusa para no fomentar el uso de este tipo de movilidad, porque nos quejamos pero no hacemos uso del mismo. Cree que el otro parámetro tendría que ser una movilidad sustentable, quienes puedan caminar que caminemos también La mayor concientización es que la contaminación la hacemos entre todos, la contaminación no viene de la nada, somos sujetos activos. El tema de los espacios verdes de fomentar espacios verde, esta pendiente el tema de las terrazas, la forestación, nos encontramos con ciudades que tienen cada vez mas cemento menos tierra y menos espacios verdes. Empezar a fortalecer ya sea a través de gestiones que se pueden hacer desde la Comisión de Medio Ambiente y desde el H. Concejo Deliberante, de instituciones no gubernamentales, fortalecer este tema, la conservación de los humedales que muchas veces no se tiene en cuenta y que tanta importancia tiene .

Dicek agrega que terrazas verdes ya tiene legislación y jurisprudencia probada y reglamentada en otros países y ciudades de nuestro país, por un trabajo que comenzó la lic. Quartucci y que posteriormente continuo la arquitecta Rivas Godio trataron de juntar todo el material existente, lo adaptaron y presentaron para un proyecto de ordenanza . Ese material para un proyecto de ordenanza y esta aquí en el Concejo para que la Comisión de Medio Ambiente reglamente y revise la manera en que es mas conveniente favorecer la operatividad del mismo. Quiere ser muy claro y no hay que olvidar que el tema de techos verdes va a beneficiar a todos pero se va a desarrollar particularmente sobre muchas propiedades, ph que son condominios, osea son de distintos propietarios algunos serán instituciones otros serán edificios privados, entonces hay que tener mucho cuidado porque la preparación de las condiciones para un techo terrazas verdes cuyos beneficios son ampliamente conocidos y probados requiere de seriedad y de una infraestructura importante. Con esto quiere decir que si uno no tiene un sistema de soporte estructural, una impermeabilización correcta puede ser una catástrofe. Si se hace bien es un beneficio enorme como esta probado en varias partes del mundo. Por esa razón en su momento, de los dos trabajos existentes, desde su área de áreas verdes que se dedican a educación y comunicación, advierten que en realidad se mencionaban dos temas abiertos dentro de la misma ordenanza, que eran las autoridades de aplicación que iban a intervenir, por un lado se hablaba de la secretaria de infraestructura que antes era obras y servicios públicos, les parecía coherente porque es un tema donde es fundamental que allá gente de planeamiento urbano, de obras publicas, de proyecto , pero por otra parte la arquitecta Rivas Godio pensaba también que tenia que haber gente de saneamiento ambiental o de la subsecretaria ambiental. En realidad opina que van a tener

que conversar mucho como ocurrió en el tema antenas, en realidad tiene que haber una sola autoridad de aplicación. Donde hay muchas se genera confusión y falta de responsabilidades. Una vez que se defina la autoridad de aplicación, el rol de los colegios de ingenieros de arquitectos, van a ser claves en este tema, porque también días a tras converso con arquitectos y con ingenieros muy entusiasmados en el tema y todos tenían elementos para aportar, pero hay que ser mas tentador, el profesional que diseña una obra encuentre algún beneficio mas allá del convencimiento de que va a favorecer la ecología del partido, y hay elementos de fos de fondo de ocupación de premios para que sea mas seductora la idea de hacer una terraza verde. Mientras todo eso sale, este sábado 19 a las 17 horas, con su equipo van a dar una charla sobre balcones verdes en el Museo Contemporáneo, los que quieran concurrir están todos invitados. La idea es darle al vecino un balcón y quiera vestirlo con plantas, vestirlo de verde como una señal de entender que la ciudad tiene problemas, tiene calentamiento global y que se puede empezar a instalar el tema. Empiezan por el balcón mientras avanza el de terrazas verdes. Aconsejar como se debe diseñar y que plantas usar para esta zona.

Paola Ariento dice que el proyecto de ordenanza lo vieron hace poquito, lo hablaron con la concejal Rivas Godio porque vino un informe de la Secretaria de Gestión Ambiental donde había unas cosas para revisar, se pusieron de acuerdo y comenzaran a trabajar para ver como se puede instrumentar. La idea es que salga una buena ordenanza y que después no se encuentren con que la reglamentación choque con el espíritu de la ordenanza. En función de lo que decía del tema de planeamiento, el año pasado presento ella un proyecto de ordenanza para incorporar al código de planeamiento urbano algunas cuestiones ambientales, porque hoy nuestro código de planeamiento no contempla ninguna cuestión ambiental, como puede ser utilizar energías renovables, terrazas verdes.

Un desarrollador que plantea un edificio con terrazas verdes no puede ser exactamente igual que uno que no lo hace. Eso esta en standby porque como hay una revisión general del código, se esta trabajando sobre eso, la idea es incorporarlo directamente al código. Hay muchas cosas que se tienen que incorporar, ahora viene eficiencia energética, que indefectiblemente se van a incorporar porque son nuevas oportunidades que se presentan de sistemas constructivos.

Antonelli a modo de información agrega que ellos en el colegio hicieron varios estudios de ingeniería, han recibido de empresas comerciales que venden y comercializan ese tipo de terrazas verdes, el asesoramiento estructural como dato a tener en cuenta fundamentalmente porque había varios consorcios que se veían en la posibilidad de hacer un análisis económico pero se veían necesitados si el paquete estructural previamente calculado lo resistía. Para esto consultaron a profesionales matriculados del colegio para que salieran como asesores para comercializar estos productos. Estuvieron mirando la normativa de Buenos Aires y funciona como un tema de premios y castigos, donde verdaderamente aquellos desarrolladores o inversores que se arriman a la tecnología por ejemplo tienen un beneficio en derecho de construcción o en sus tasas municipales. Hoy por hoy Bahía Blanca adolece de esto entonces da lo mismo hacerlo bien que hacerlo mal, entonces no están contribuyendo a un ambiente ecológicamente saludable. Pero si, de su parte les piden informes estructurales colegiados de tal manera de garantizar no solamente la estructura sino el desagüe y montón de cosas. Algunas construcciones viejas no se pueden adaptar, pero aquellas que si lo ameritan pueden contribuir. Y si premiar a las nuevas, incentivando para que se hagan así. Hay muy pocos edificios en Ph que el ascensor, un detalle, llega hasta la terraza y uno pueda disfrutar de ese paisaje.

Alejandro Barrera retoma el tema tratado por Montesarchio, el cual esta bien determinado de cual es la contaminación en la ciudad de Bahía Blanca. Para continuar ese estudio, hay que hacer una inversión importante, y el resultado va a ser peor o igual a los

resultados que ya tienen. Hay acciones que para contrarrestar ese problema ya se podrían tomar, a pesar que no exista la inversión para hacerlo. El tema es que las acciones que se tomen tienen que favorecer a los usuarios. Siempre se habla de control y castigo, opina que tiene que ser al revés, por ejemplo el colectivo que sea a gas, igual que los recolectores de basura, medidas que se pueden tomar aparte del estudio que se pueda hacer. Pero esas son cuestiones políticas, si a la persona que utiliza gnc se lo favorece, que le convenga porque sino van a funcionar a multas, ese es el modus operandi de siempre. Bahía Blanca conoce la contaminación aérea por los estudios que ya se han hecho, y también conocen la contaminación que produce el polo y esta bien controlado, hay un organismo que lo controla. Hay una contaminación subterránea, nadie trabaja nadie la enumera, que son los pequeños talleres, y el recurso para censar eso para saber donde están parados es zapatillas y gente, personas que caminen, que conozcan esos lugares y que después asesoren a esas personas para que sepan como tratar esos contaminantes que producen, porque la gente no sabe, y si se le cobra una multa o una tasa, cierra el taller y después esta acá pidiendo trabajo. Hay universidades, escuelas técnicas que podrían participar y después teniendo una idea de cual es la magnitud de ese problema, que tal vez no sea para tanto, buscar soluciones técnicas y brindárselas a la gente, asesorarlos y acompañarlos. Eso tiene que ser conveniente para esa persona. A su juicio todas estas cuestiones son políticas. Considera que se debe evitar llegar a tener que cobrar una multa, hay que controlar, pero acompañar a las personas.

María Gabriela Heguilen agrega que se pregunta si cuando diseñaron o rediseñaron bici sendas o todo el sistema de ampliar el estacionamiento pago, si analizaron que la gente va a seguir viniendo en vehículo va a dar vueltas y vueltas, no tiene una estadística formal, pero si tiene la estadística de hablar con la gente, y supone un docente que tiene que dar clases en varios establecimientos, va a seguir viniendo en el vehículo porque no tiene otra forma de moverse de un lugar a otro y llegar a horario. Eso es ser realista. Pensaron en forma integral y esto beneficia o perjudica al medio ambiente, a la movilidad, etc. etc., lo mismo que las bici sendas porque no ve que se usen mucho. Inclusive bici sendas doble mano, la calle va en un sentido, y la bici senda doble mano sumando un peligro de seguridad, que no tiene que ver con el medio ambiente pero si con seguridad. Habría que tener una visión mas integral. El estacionamiento sumado a que no funciona bien el sistema la gente da vueltas y vueltas para buscar un lugar porque vinimos con el vehículo, y que se hace con el mismo, la otra opción es ir a un estacionamiento pago que sale bastante caro. Se pregunta si se pensó, hubo un análisis integral o simplemente se pensó en recaudar mas. No se pueden desalentar si no hay alternativas. No esta en desacuerdo con las bici sendas, por ahí no son muy usadas y que son doble mano, lo cual es muy peligroso.

Santomassimo tomo nota de lo mencionado. Particularmente infiere que si. En Buenos Aires casi en todas las calles tienen bici sendas y las usan. Pensando en voz alta dice que en nuestra ciudad no las usan, las tienen que usar los demás no yo. Se genera una política, generan una acción, y la tiene que hacer el otro. Las miramos de costado. Tienen que tratar que el centro tenga el menor parque automotor para que no haya contaminación, que no se produzcan incidentes entre las personas, pero todos vienen al centro con el auto.

Antonelli dice que todavía los colectivos pasan por la plaza Rivadavia, eso es inadmisibile en cualquier ciudad desarrollada.

Santomassimo considera que si mañana establecen como prueba piloto y van a intentar desalentar o que los colectivos no lleguen a la plaza Rivadavia tienen una poblada porque el colectivo no llega a la plaza.

Antonelli considera que se debe haber una política de educación previa.

Ariente dice que si uno prepara a la gente que es el gran error que ocurrió con las bici

sendas, que el proyecto original que era un trabajo de la UTN, lo único que se reflejó es que antes de instalarlas habría que haber hecho una campaña de seis meses de concientización como mínimo, máximo un año, de concientización del uso de la bici senda. Esto se obvio. Esta de acuerdo con que la responsabilidad no solo es del que propone, pero es desconocer la naturaleza humana plantear eso también, cuando de la noche a la mañana implantan una bici senda que no se sabe lo que tiene que hacer ni como va a funcionar, in haber habido primero una concientizacion de porque se hacían. La bici senda tiene un trasfondo. El trasfondo es ambiental. La bici senda tiene su sustento, pero si no informas que no es solo problema de transito, la circunscribís a solo una cuestión de transito, sino que es un tema ambiental y de salud publica, pero como no lo instalaste desde ahí, y lo instalaste desde el transito y de prepo, la gente lo primero que hace es rechazarlo. El proyecto de la UTN se iba a hacer por etapas, etapa uno las calles la diseño la UTN, y no dice que sea bueno malo o regular, es bueno el proyecto en general, pero falta esa pieza que para ella era fundamental. A veces los tiempos políticos corren con esto , este gobierno si por algo se caracteriza es porque siempre pide paciencia porque para lograr un cambio tiene que ser lento. En este caso hubiera sido así si primero se hubiera informado a la gente de porque y hubiera tenido un sustento. Encontrarle una razón de ser.

Dicek dice que ademas hay otro tema, Bahía Blanca es una ciudad muy particular en sus costumbres, en los habitantes, para algunas cosas somos solidarios y para otras muy egoístas. Todo proyecto requiere de una adaptación, porque toda modificación que se haga en el espacio publico tiene que ser un traje a la medida hecho para quien lo va a usar. Quiere decir que si algo funciona bien en otras localidades eso no significa que si no se adapta tiene que funcionar bien en nuestra ciudad. Otro tema es que hay fenómenos a la manera de hacer política, eso lo vio siempre en todas las gestiones. No hay que olvidar que no es casual que al haber una alineación entre nación, provincia y municipio, ha visto como han llegado algunos paquetes enlatados de distintas situaciones o infraestructura para el espacio publico que llegan, bajan una linea y se intentan instalar en Bahía Blanca pero sin esa etapa previa que es el ajuste, evaluar que va a pasar, el ajuste, como comunicarlo, no es tomarlo e instalarlo acá, porque así se ve como ha fracasado. Quizá lo de la ciclovía es una excelente idea pero debiera tener otra infraestructura. Las garitas para los servicios de transporte de pasajeros, no es lo mismo hacerlo en Bahía que hacerla en un lugar donde hace mas calor y no hay viento. Bahía Blanca es una ciudad particular, en su clima, en su geografía en sus costumbres en su cultura, y requiere de un estudio previo donde quizá lleve mas tiempo, mas inversión, pero el resultado va a ser positivo. La ciclovía la instalaron de golpe, la gente de los negocios con una barreta arrancaban los cordones, no hubo un tiempo de maduración, la gente no entendió lo que estaban hablando y se sintió hasta violada en sus derechos. Falta ese proceso de ajuste y ver si se puede adaptar a la ciudad. Si es posible hay que ajustarlo y aspectos complementarios que los tienen que acompañar y eso es de diseño local, por eso hay que fortalecer lo local. Volver a trabajar juntos, valora las buenas intenciones de alinear todo, pero no hay que olvidar que las universidades, instituciones locales tienen mucho y no solo desde lo técnico sino también desde lo cultural, desde lo psicológico. Insiste en que hay que evaluar todo lo que hace al comportamiento del ciudadano bahiense en el espacio publico.

Santomassimo cree que hay que agotar todas las instancias como decía Ariento en el tema de la concientización de la educación, de las campañas. Igualmente para muchas conductas lo ha visto es el tema que si nosotros como personas como individuos integrantes de la sociedad entendiendo que tenemos que contribuir a un bien común si no queremos modificar la conducta no lo hacemos. Pasa con el uso de la bici senda, con otro de los temas que tenemos en la Comisión Asesora Ambiental que es el tema de los perros, podemos crear las mejores campañas de adopción, un link en gobierno abierto,

se van a utilizar espacios públicos o eventos como por ejemplo partidos de fútbol, donde la asociación mascotera lleven a los perros que tienen en adopción, igual esto requiere de una logística, de dinero, de gente en donde si no tiene la conducta no se lo lleva, lo mismo va a pasar con las bici sendas y hasta pasa con el tema de donación de sangre, nueve de cada diez personas va a necesitar de sangre, y hay algo mas voluntario y altruista que ir a donar sangre, si no tenemos ese compromiso podemos intentar las mejores campañas, las mejores publicidades, se ha intentado favorecer al donante de sangre, y tampoco hay voluntarios para donación de sangre. Lo que mas se necesita es el compromiso del ciudadano, entender que vivimos en una comunidad. Como ultimo eslabón el acto punitivo, el sancionatorio, necesitan ir por el lado de la educación, de las campañas, de los tiempos, de la ecuación, de las estadísticas, de los colegios de profesionales, de instituciones. Pero necesitan el compromiso, pueden tener las mejores campañas, la mejor norma, la mejor publicidad pero si no hay compromiso.

Barrera agrega que la mejor manera de lograr el compromiso es que las cosas que se hagan sirvan y sean mejores que las existentes, esa es la mejor forma de conseguir compromiso. La gente se da cuenta lo que sirve y lo que no. Tiene que ser mejor. La bici senda le parece bárbaro pero no la usa porque no tiene donde dejar la bicicleta. En su caso particular, se mudo a un lugar alejado de la ciudad y su mujer es docente, para llegar a horario a las escuelas no tiene otra opción que manejarse en auto, tuvieron que alquilar una cochera. El transporte publico esta bueno, pero tendría que ser mejor, mas frecuente, llegar a mas lugares. No es que la gente no use el transporte publico, no sirve en las condiciones que esta para todas las personas. El compromiso la gente lo va a adoptar enseguida cuando sea mas sencillo.

Santomassimo coincide en que hay que amoldar el tema del transporte publico y amoldar las conductas nuestras que queremos que el transporte pase por la puerta de la casa y llegar en horario puntual.

Gisel Ghigliani da un ejemplo de trabajo colectivo como fue la ordenanza ambiente libre de tabaco y cree que se trabajo muy bien con el trabajo científico con evidencias, salud individual, salud colectiva, elegir un actor relevante que tuviera un buen peso una buena imagen en la ciudad. Se pudo sostener hasta tal punto que hoy cuando viene alguien a la casa de uno dice que va a fumar y sale, eso se traslado hasta los domicilios. Tiene que ver como se plantea, como se trabaja, como son los tiempos y con sostener. Y que cuando uno decide una modificación porque la ciudad cambia, es dinámica, también se explique claramente porque se esta modificando. Acá hubo un proyecto de movilidad sostenible un día liberaban Saavedra otro día no, un cartel dice que de 8 a 20 horas no se puede estacionar y estacionan igual y no pasa nada. Se planteo las darsenas en las escuelas para acercarse y bajar o subir a los chicos y paran ahí, en doble fila, en la esquina, cuando llueve parece que cae ácido, es bastante complejo, pero si uno lo sostiene, la verdad es que movilidad sostenible se termino de destruir, mas allá si uno estaba de acuerdo o no, empezó a cambiar a cambiar y a cambiar y la realidad es que la gente se canso, porque no se sabe a que apuntan. Le parece que hay oportunidad de trabajar pero hay que plantearlo de manera lenta progresiva y por etapas.

Santomassimo insiste en que es fundamental el tema del compromiso, toma el ejemplo de las salidas o entradas a colegios, por una mala conducta de pocas personas tienen que poner todo el aparato burocrático institucional en funcionamiento, que está tiene que mejorar, se necesita mas empleados comprometidos, funcionarios comprometidos pero capaz que por 10 personas que se manejan de una manera que no deben se necesita el controlador, el infractor, y hay que cubrir toda la ciudad, entonces si se apela a la educación, al compromiso y que esas personas estacionen donde deben o que vayan caminando. Necesitan que el mensaje se multiplique esto del compromiso.

Bruno Pazzi comenta a modo particular, que se maneja en moto, va a distintas escuelas a dar clases, sugiere la necesidad de establecer mas espacios para estacionar las motos.



Sin mas temas que tratar, siendo las 11:15 horas finaliza la reunión.