

SESIÓN DEL DÍA MARTES 17/04/2012

17.- Resolución A/RES/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas relativa a la Seguridad Vial. (Aprobación). (Modificaciones de la Cámara de Senadores).

Se pasa a considerar el asunto que figura en cuarto término del orden del día: "Resolución A/RES/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas relativa a la Seguridad Vial. (Aprobación) (Modificaciones de la Cámara de Senadores)".

—Léase el proyecto.

—En discusión general.

Tiene la palabra el señor Diputado Bousses.

SEÑOR BOUSSES.- Señor Presidente: el Poder Ejecutivo puso a consideración de este Cuerpo el proyecto de ley que tiene por objeto refrendar el compromiso asumido por Uruguay ante Naciones Unidas, reconociendo legalmente las distintas acciones a nivel nacional e internacional que en materia de seguridad vial se está desarrollando en nuestro país.

El 13 de setiembre de 2011 esta Cámara aprobó este proyecto de ley. Posteriormente, se trató en el Senado el 13 de diciembre de 2011, modificando el artículo 1º que quedaría redactado de la siguiente manera: "La Resolución A/RES/64/255 de la Asamblea General de Naciones Unidas, fue adoptada en Nueva York en la 74ª Sesión Ordinaria de fecha 2 de marzo de 2010", y no la ciudad de Washington, como decía anteriormente.

Por lo tanto, se recomienda aprobar la modificación realizada por el Senado.

SEÑOR CAGGIANI.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BOUSSES.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR CAGGIANI.- Señor Presidente: aprovechando esta instancia en la que se van a aprobar las modificaciones introducidas en el Senado, me interesa hacer una serie de reflexiones acerca de la temática en general.

Mañana, a la hora 11, en la Torre Ejecutiva de la Presidencia de la República, la UNASEV, junto al Presidente del Congreso de Intendentes, realizará un informe sobre la siniestralidad en el tránsito en el año 2011. Sería bueno que reflexionáramos sobre la primera causa de muerte de los jóvenes en el Uruguay.

Según cifras del informe sobre siniestralidad vial de la UNASEV, en el año 2010

murieron quinientas cincuenta y seis personas en accidentes de tránsito. O sea que cada dieciséis horas muere una persona en nuestro país por esta causa. Aproximadamente el 50% de los fallecidos son jóvenes de entre 15 y 39 de edad.

Este problema es de alcance mundial, ya que la siniestralidad en el tránsito es la quinta causa de muerte en el mundo. Según la Organización Mundial de la Salud, en el mundo mueren tres mil personas por día como consecuencia de accidentes de tránsito. Cada año cerca de 1:300.000 personas fallecen en accidentes de tránsito y entre 20:000.000 y 50:000.000 de personas sufren traumatismos no mortales provocados por los accidentes de tránsito.

LOS costos para las naciones no son menores, ya que las condiciones de los vehículos de motor tienen una repercusión económica de entre 1% y 3% del Producto Bruto Interno de cada país

Debido a la importancia mundial que representa esta problemática, ha sido puesta en la agenda de las Naciones Unidas a través de la declaración del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. En el diseño de la estrategia para el Decenio de Acciones para la Seguridad Vial, la ONU ha definido cinco ejes prioritarios para abordar por parte de los gobiernos nacionales y locales con el fin de mitigar estos problemas.

El primero de estos ejes es la gestión de la seguridad vial. Los gobiernos nacionales deben tener instituciones específicas que trabajen en la temática.

El segundo está dirigido a tener las vías de tránsito y una movilidad más seguras.

El tercer eje apunta a seguir desarrollando vehículos más seguros.

El cuarto, está dedicado a la necesaria educación, a los efectos de lograr usuarios más seguros de las vías de tránsito.

Por último, el quinto eje trabaja sobre la capacidad de respuesta de las emergencias del sistema de salud luego de los siniestros, pues por más que los otros cuatro pilares se desarrollen al máximo, siempre seguirá habiendo siniestros de tránsito, máxime si tenemos en cuenta que cerca del 40% de las muertes en accidentes de tránsito se podrían evitar con una asistencia médica más rápida y eficaz.

En Uruguay se han logrado avances significativos a nivel institucional que han permitido establecer una política de Estado sobre este flagelo.

En el año 2007 se aprobó la Ley N° 18.113, que creó la Unidad Nacional de Seguridad Vial, organismo que tiene como objetivo la regulación y el control de las actividades relativas al tránsito y la seguridad vial en todo el territorio nacional.

Asimismo, se aprobó la Ley N° 18.191, de Tránsito y Seguridad Vial en el

Territorio Nacional, cuyo objetivo es la regulación del tránsito peatonal y vehicular, así como la seguridad vial.

También fue aprobada la Ley N° 18.412, de responsabilidad civil por daños corporales causados a terceros por determinados vehículos de circulación terrestre y maquinarias.

Además, fue aprobada la ley de patente única que, si bien tiene como objetivo la creación de un sistema único de cobro de ingresos vehiculares, también permitirá el cobro de multas por infracciones de tránsito a vehículos empadronados en departamentos diferentes al lugar donde se cometió la infracción.

Si bien se ha avanzado en el tema, queda en el debe un conjunto de puntos que debe ser abordado, tanto a través de la elaboración de normas nacionales específicas como de la necesaria coordinación de políticas nacionales, departamentales y municipales en esta materia.

Quedan aún en el debe la aprobación por parte de este Parlamento de la ley complementaria de normas varias que mejora la Ley N° 18.191, priorizando a los usuarios vulnerables de las vías públicas.

—También queda en el debe la aprobación del régimen punitivo único sobre las infracciones de tránsito a nivel nacional y la aprobación del proyecto de ley para incorporar la educación vial como materia obligatoria en el currículo educativo.

Se está trabajando en conjunto con el Congreso de Intendentes y la Presidencia de la República en la unificación de la libreta nacional, incorporando la evaluación por puntos en el Registro Único Nacional de Conductores. Siendo poco más de tres millones de uruguayos en un territorio chico, no puede pasar más que cada departamento tenga sus propias reglas de cómo se otorga la libreta y cómo se sancionan las faltas. Debemos generar un sistema que uniformice los requisitos necesarios para obtener la libreta de conducir.

SEÑOR PRESIDENTE (Souza).- Ha finalizado el tiempo de que disponía, señor Diputado.

Si el señor Diputado Bousse se lo permite, puede interrumpir nuevamente.

SEÑOR CAGGIANI.- ¿Me permite otra interrupción?

SEÑOR BOUSSE.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Souza).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR CAGGIANI.- Señor Presidente: debemos trabajar sobre los dispositivos y elementos de seguridad pasiva que nos permitan salvar vidas que hoy se están perdiendo.

Debemos tomar todas las medidas preventivas necesarias que busquen generar conciencia en la sociedad sobre esta problemática: educar sobre cómo actuar para convivir en la vía pública, sin matarnos los unos a los otros a raíz de nuestros malos hábitos, nuestra imprudencia y nuestra negligencia.

Muchas gracias, señor Presidente; muchas gracias, señor Diputado Boussets.

SEÑOR PRESIDENTE (Souza).- Puede continuar el señor Diputado Boussets.

SEÑOR BOUSSES.- He finalizado, señor Presidente.

SEÑOR ELGUE.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Souza).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR ELGUE.- Señor Presidente: fuimos impulsores del tratamiento de este proyecto de ley que persigue coadyuvar el mejoramiento de la seguridad vial, reconociendo que la mortalidad por colisiones en accidentes de tránsito tiene una enorme incidencia en todo el mundo y, obviamente, nuestro país no es ajeno a ella -no solo hay muertes, sino también miles de heridos y lesionados, que son el saldo de dichos accidentes- y atendiendo a una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas, aprobada en el mes de marzo de 2010, donde se proclama el Decenio de Acciones para la Seguridad Vial 2011-2020, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

Así es que este proyecto de ley se compone de tres partes. Una de ellas es la adhesión al diseño de acción declarado por la ONU -que acabo de mencionar-; la otra es la fijación de la Semana Nacional de Seguridad Vial, y la tercera es el ingreso al calendario oficial del Día de Recordación de las Víctimas de Siniestros.

Queremos destacar el trabajo que viene desarrollando desde hace tiempo la UNASEV y el importante aporte que hacen entidades tanto públicas como privadas, como la Red de Víctimas de Siniestros de Tránsito y la Alianza por la Seguridad Vial, entre otras tantas fundaciones y organizaciones que trabajan en este sentido.

Esto no se acaba acá; este es el arranque para atacar este flagelo que sufrimos. Debemos seguir trabajando en este tema. Es una buena cosa que nuestro Parlamento dé una señal en cuanto a la importancia que esto tiene para nuestro país.

Termino diciendo que en el tránsito todos somos parte de la solución.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR YANES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Souza).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR YANES.- Señor Presidente: en primer lugar, agradezco a los legisladores que me avisan que no funciona mi micrófono; ya sé que no funciona. Quiero anunciar a la Cámara que no me voy a cambiar más de lugar por este motivo. No puede ser que siga habiendo micrófonos dañados y no se arreglen. Así sea alquilando micrófonos inalámbricos, esto hay que resolverlo, porque no podemos estar como gitanos en esta Sala porque no funcionan. Esto ya ha pasado con otros legisladores. No tengo por qué estar trasladándome para hacer uso de la palabra. Por lo tanto, pido que esto se solucione, así sea con un micrófono inalámbrico.

Vuelvo al tema. Esta resolución de Naciones Unidas se genera por un trabajo en el que tuvieron mucho que ver personas de Uruguay integrantes de UNASEV. Esto representa el respaldo internacional de lo que nosotros legislamos en esta Cámara en 2007. Me refiero a la Ley de Seguridad Vial que creó la UNASEV. Tal vez me estoy poniendo viejo y algunas cosas me molestan bastante. Por ejemplo, el otro día -no hace más de una semana- leí un titular de prensa que decía: "Sería obligatorio el uso de cascos en el Uruguay". No entiendo la expresión "sería", porque desde que se aprobó la ley el uso del casco es obligatorio en todo el país. Si tienen memoria, recordarán que cuando se votó la Ley de Seguridad Vial traje un casco y lo puse sobre mi mesa de trabajo para, de alguna forma, significar eso. Tampoco debería escapar a la opinión pública que ya existen registros en algunos lugares -creo que en Salto- y que a partir del uso del casco y su control se ha notado que en el Hospital de Salto o en las mutualistas la incidencia de no usar casco había bajado. Creo que el doctor Barrios -quien estuvo en la barra hasta hace un rato- lo hizo público en su momento. También recuerdo que el Intendente de Colonia, que es cirujano, nos planteó que los viernes seguía yendo a operar y que no resistía más ver a tantos jóvenes perdiendo la vida o capacidades de su cuerpo por el no uso del casco. Entonces, ver un titular de prensa que plantea que sería obligatorio usar el casco es comunicar mal. En la República Oriental del Uruguay está prohibido andar sin casco, como están prohibidas tantas otras cosas. Sin embargo, recién cuando algunos legisladores o personas de la opinión pública se enfrentan a las cifras de muerte y a los gastos económicos que esto genera descubren esta situación.

Esta resolución de Naciones Unidas que seguramente va a ser votada por unanimidad en esta Cámara establece octubre como el mes para celebrar la Semana de la Seguridad Vial. Quiero que sepan que en Uruguay, desde hace años, ya se viene celebrando la Semana de la Seguridad Vial en octubre. Todos los legisladores somos invitados a participar de ella. También sería bueno participar en todo el interior del país,

porque a veces los Intendentes, creyendo que multar no da réditos políticos, no lo hacen no quitan motos ni atacan la inseguridad que genera en la vía pública que la gente ande sin casco, que una familia entera salga de la escuela con tres niños arriba de la moto sin usar casco, etcétera.

Vamos a aprovechar el abordaje de este tema para algo positivo, que nos junte a todos -como se decía, este tema tiene cifras lamentables en pérdida de vidas humanas-, para decir que en el Parlamento Nacional existen proyectos que están esperando ser aprobados para modificar la legislación. Obviamente, en algunos casos se endurecerán las medidas, pero se actualizará la legislación debido a la inseguridad que existe en el tránsito por nuestra propia imprudencia.

Además, sería muy bueno ir pensando en revisar las competencias que tiene la UNASEV junto al compañero Omar Rodríguez, a la doctora Lencina, al señor Rolando, al doctor Barrios y a otras personas que sabían y fueron aportando a la Ley de Seguridad Vial en Uruguay, algunos de ellos miembros de la UNASEV en la actualidad. Muchos creen que la UNASEV tiene competencias que no posee y le exigen cosas que no puede. Habría que ver si las competencias son correctas y pensar en una institucionalidad distinta, corrigiendo lo que hicimos hace poco. Hay algunas cosas que están bien hechas y otras que debemos revisar para mejorar.

Para ello, una de las instancias es la Rendición de Cuentas. La UNASEV no tiene injerencia -como muchas veces se escucha en la radio: "Que la UNASEV haga, que no haga, que mande, que no mande"— cuando los inspectores de tránsito son dependientes de las Intendencias. La Policía Nacional tiene a la Policía Caminera y a la Policía de Tránsito, y es una aspiración de la UNASEV unificarla y que sea más democrática. ¿Por qué hay Policía de Tránsito en Montevideo y no en el resto de los departamentos, como debería haber? Esto no quiere decir que en algún caso no haya dos o tres motos de Policía de Tránsito en el interior del país, pero no existe la Policía de Tránsito con la calidad e importancia que correspondería.

La próxima Rendición de Cuentas implica un desafío en cuanto a valorar esto. Si ahorramos en siniestros de tránsito, ahorramos en vidas. Si no alcanza con valorar la vida, vayamos a los números. Todo lo que podamos invertir en educación, en represión y en prevención de la seguridad vial también será bueno para las finanzas del país. Si hoy un joven se cae de una moto y pierde la movilidad o la fuerza en un brazo, tal vez deje de ser un tenista famoso, un dibujante, un artista o un músico, vocaciones que quizás la naturaleza le había dado.

Podríamos relatar miles de ejemplos de absurdos que se siguen repitiendo en nuestro país en ese sentido. Entre otras cosas, se dice: "Si uso casco, no veo bien; entonces, manejo mejor sin casco", "Si me pongo casco, no escucho bien", "Si tomo algo, manejo mejor que si no hubiera tomado nada", "Sé hasta cuándo puedo tomar y no me pasa nada". Nadie pasó jamás un semáforo en rojo; todos los semáforos deben estar mal pintados, porque nadie asume que cruzó un semáforo en rojo.

Entonces, como recién dijo un colega, tenemos que cambiar nuestra cultura y debemos mejorar la institucionalización de la UNASEV. En la instancia presupuestal debemos prever el mejoramiento de los recursos. Si reuniéramos las anécdotas de cómo comenzó la UNASEV buscando lugar para funcionar y hasta sillas para sentarse, haríamos uno de esos libros tragicómicos del Estado uruguayo. Ahora, los siniestros de tránsito tienen gran visibilidad y contamos con una institución referente que antes no teníamos. Hace más de tres años que esta fue creada y, de alguna forma, a veces le pedimos resultados cuando nosotros, como conductores o peatones, no ofrecemos seguridad en el tránsito.

Debemos dar mayor presupuesto a este organismo y revisar sus competencias, ampliándolas. Tenemos que dar respaldo a la legislación que está a consideración del Parlamento -en este Cuerpo o en el Senado- para poder ampliarla.

Culmino haciendo referencia a los delitos de tránsito y a la necesidad de tener Juzgados especializados en seguridad vial o en siniestros de tránsito. ¿Por qué? Porque creemos que un Juez no necesariamente está preparado para actuar en un siniestro de tránsito, porque es una materia muy específica. Queremos hacer esto -también lo digo a título personal- en defensa de aquel conductor que cometió un error una vez, comparado con aquel asesino que maneja un automóvil, toma siempre y es un inconsciente. Cuando se acude a un Juzgado ante un siniestro de tránsito, el Juez puede castigar más a una persona que cometió un error por única vez, tratándose de un simple accidente, que a una persona que tuvo una conducta negativa absolutamente previsible. Cito un ejemplo. La persona que tiene dos o tres libretas de chofer en su poder se preparó para tener otra libreta en caso de que le sacaran la primera, es decir que realizó un acto consciente de que iba a cometer una falta que le podía costar que le sacaran una libreta de conducir. Sin embargo, por corrupción o algún otro mecanismo consiguió otra libreta. Eso ha ocurrido. Hay gente a quien se le ha retirado la libreta de conducir por un siniestro y al poco tiempo vuelve a provocar un siniestro grave estando alcoholizado y presenta una libreta de conducir cuando, teóricamente, esta había sido retirada.

Vamos a votar esta resolución de las Naciones Unidas subrayando que los uruguayos fuimos parte de ella cuando en el año 2007 el Parlamento votó la Ley de Seguridad Vial y Tránsito, que creo se aprobó por mayoría, si no por unanimidad. Debemos ser conscientes de que todavía nos queda mucho por hacer. Si no somos duros en esto, cuando estemos a los pies de un cadáver en un cajón y ese muerto sea un familiar, un hijo o un nieto, no vamos a perdonarnos no haber dado las herramientas necesarias cuando podíamos hacerlo. Por lo tanto, el título que expresa: "Sería obligatorio el uso del casco en el Uruguay" implica que hay autoridades en el Uruguay que no cumplen con su deber de hacer valer la obligatoriedad del casco, del cinturón y de tantas otras medidas de seguridad.

Gracias, señor Presidente.

19.- Resolución A/RES/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas relativa a la Seguridad Vial. (Aprobación). (Modificaciones de la Cámara de Senadores).

Continúa la consideración del asunto en debate.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Souza).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Señor Presidente: en primer lugar, queremos saludar la presencia en la barra, acompañando esta sesión de la Cámara, de integrantes de la UNASEV, de la Dirección Nacional de Bomberos, de la Fundación Gonzalo Rodríguez y de otras personas que desde hace rato están aquí y representan a las víctimas y nos contemplan, algunos desde sus sillas de ruedas, testimonios dramáticos de las consecuencias que vive nuestro país y todo el mundo -pero nosotros nos vamos a ocupar específicamente del Uruguay- por los accidentes de tránsito, o siniestros, como se los llama en la actualidad.

Cuando las Naciones Unidas adoptan este tipo de camino, siempre se me genera la duda de si no puede pasar lo que ha ocurrido con otras declaraciones y estrategias también consideradas a nivel macro, regional, latinoamericano e, inclusive, mundial, que no han estado coronadas por el éxito y cuyas campañas no terminaron bien. El ejemplo más notorio que hemos tenido ha sido la campaña contra el hambre. En un decenio exactamente, la cifra de hambrientos en el mundo aumentó en vez de disminuir, cuando el objetivo era hacerla decrecer. Se volvió a medir diez años después -diez años de trabajo, de jornadas, de eventos, de tareas parlamentarias, de tareas de Gobiernos nacionales, de políticas aplicadas- y el resultado fue que había más personas con hambre que antes. Por lo tanto, a estas declaraciones hay que ponerles mucho contenido.

Este es un asunto que a todos nos involucra. Todos tenemos un familiar directo o indirecto, un amigo, o conocemos a una persona que ha padecido las consecuencias de este fenómeno, que presenta características sorprendentes. Si uno mira todos los datos estadísticos y trata de organizarlos se lleva una sorpresa al saber cómo funcionan las cosas en materia de seguridad vial. Por ejemplo, los porcentajes de accidentalidad de los países más pobres son mucho más altos, aunque tienen menos vehículos. La respuesta inmediata sería que en los países más ricos hay más niveles de seguridad, mejores normas, más cultura y mejores condiciones.

Hace dos años presentamos un proyecto de ley con la idea de incorporar algunas normas de seguridad vial para los vehículos. Fuimos a trabajar a la Comisión que por ese entonces presidía el señor Diputado Pozzi, intercambiamos datos, y concluyo que sobre estos temas hay un amplio consenso. De lo que se trata después es de ver si somos eficaces, porque podemos entretener la cuestión. El señor Diputado Yanes hacía algunas consideraciones que me parece que las tenemos que decir descarnadamente. He ido a algún departamento donde un periodista, después de una reunión política, me preguntó si estoy de acuerdo con el uso del casco. He tenido que ser un poco vehemente diciéndole por qué no me hace preguntas un poco más serias. Esta cuestión no resiste el menor análisis; no daría ni para conversar un minuto. Sin embargo, esa discusión en Uruguay todavía se da. Aun tenemos gobernantes para quienes el del casco es un tema en que se dice: "Vamos a ver".

Hay medidas que podemos ir adoptando. Recuerdo que presentamos aquella como una forma de generar debate, que es lo que hacemos muchas veces: ponemos un tema arriba de la mesa para provocar una discusión. En nuestro país, el concesionario te ofrece la posibilidad de quitarle seguridad al automóvil para bajar el precio. ¿Quieres una rebaja? ¿Sí? Bueno, sácale toda la seguridad. Entonces, el auto es más barato y te queda más accesible. Lo compras sin ABS, sin "airbag", sin ningún grado de seguridad. Eso es para que la familia media uruguaya pueda acceder al auto, que cuando te lo entregan se transforma en un arma, porque no tiene condiciones de seguridad. Los países de Europa no aceptan esto.

—La mitad de quienes mueren a causa de accidentes de tránsito en el mundo no viajan en un vehículo. Eso también es un fenómeno, y por eso digo que hay que revisar los datos para advertir el nivel de relevancia que tiene la cuestión y el grado de preocupación que debemos tener.

Recién el señor Diputado Yanes decía algo que yo comparto. Creamos una

Comisión sectorial a raíz de la creación de la UNASEV, le dimos un marco institucional -todavía con pocas competencias- y aun hay Intendentes que le discuten las cosas a la UNASEV. Hemos sido un poco temerosos a la hora de dar organicidad a este tema: conformamos una Comisión que depende de la Prosecretaría de la Presidencia, que tiene alguna iniciativa, pero que todavía tiene poco cuerpo para poner en marcha una política de seguridad vial que no refiere solamente a los autos o al uso del casco, sino que es amplísima. Por ejemplo, hace algunos días, hablábamos con la Directora de la UNASEV, la señora Blanca Repetto, acerca de la poca amigabilidad de nuestras rutas. Nosotros todavía no tenemos criterios. Un productor construye una alcantarilla en la ruta para el acceso al establecimiento y es una trampa mortal. Eso no se hace en combinación con el Ministerio, que es el que administra la ruta. Obviamente, está bien construir una alcantarilla para acceder a un establecimiento agropecuario pero, ¿cómo se protege de ella al que circula por la ruta? Para el que se lleva la alcantarilla por delante es una muerte segura.

Entonces, además de la amigabilidad de la ruta tenemos que considerar la circulación de los peatones, la combinación de los vehículos motorizados con los no motorizados, las condiciones de seguridad de los vehículos, la responsabilidad que cada uno asume en la forma de conducir.

Me parece que hemos avanzado mucho en cuanto al consumo de alcohol. Creo que estamos en condiciones de terminar con ese 0,3. Esa sería una primera señal que tendríamos que dar rápidamente; aunque deberíamos ir al cero, porque no se puede manejar habiendo consumido alcohol. Esta es una excelente oportunidad para el Uruguay, donde mueren tantos uruguayos y al final de cada feriado largo, al final de la Semana Santa, al final de Carnaval, al final del verano, cuando se pasa raya, la noticia es cuánta siniestralidad y cuántos muertos hubo. ¡Centenares de uruguayos mueren a causa de accidentes de tránsito y más aun quedan lesionados! El desastre económico es increíble. ¡Hay que ver los números que Uruguay maneja por concepto de gastos ocasionados por la siniestralidad! Estamos utilizando millones de dólares para resolver las consecuencias de los accidentes, para resolver la vida de los que se accidentaron, pero no gastamos millones de dólares en la prevención. Yo ponía el ejemplo de la alcantarilla. Si dijéramos que hay que poner un guardarraíl en las alcantarillas, el Ministerio va a argumentar que no tiene plata para eso. Sí, ¡pero gastamos US\$ 600:000.000 en el Hospital del Banco de Seguros y en todos los otros hospitales, atendiendo a lesionados y a gente que va a quedar toda la vida con un problema de salud! Sin embargo, a veces no tenemos plata para hacer

amigable esa ruta.

Capaz que esta puede ser una oportunidad para cambiar las coordenadas. Las Naciones Unidas son muy optimistas y hablan de diez años. ¡Muy bien! Lo tendremos como prioridad en el próximo decenio. De todos modos, me parece que es hora de ponernos a trabajar -como decía el señor Diputado Yanes- en los proyectos que han sido presentados. Hay que dar señales rápidas, contundentes, en el sentido de que este es un tema dramático en la vida del Uruguay, que afecta a la población más joven. En este país envejecido, en los accidentes de tránsito se mueren los jóvenes, y ese dato tiene que ser muy removedor para que además de lo declarativo, de las campañas, de la información y de la educación, adoptemos otras medidas concretas, que se sabe cuáles son, que son casi universales. Miremos qué hacen los países del Primer Mundo y veremos que no andan en autos como los nuestros. ¡En los países del Primer Mundo no circulan los autos que nosotros usamos! Las razones de seguridad están en la matriz inicial de cambio de las condiciones de la vialidad y de la circulación que hoy tenemos.

Es cuanto quería decir.

SEÑOR CARAM.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR CARAM.- Señor Presidente: en materia de prevención de accidentes de tránsito compartimos la visión que ha sido expuesta en esta sesión de la Cámara. Hay una serie enorme de aspectos que se tienen que tomar en cuenta, más allá de que en esta Sala no hay expertos, sino un montón de legisladores preocupados y ocupados en el tema, con la intención y la buena fe de aportar en materia de prevención, lo que desde nuestro punto de vista es muy diverso. Estamos ante un universo muy amplio y, evidentemente, todas las buenas ideas aplicables son bienvenidas.

En ese sentido, hace mucho tiempo presentamos un proyecto de ley para que se incluyera como materia curricular en el sistema educativo la educación vial; puntualmente hacíamos referencia al Ciclo Básico y al Bachillerato. Hicimos el planteo con la correspondiente argumentación y el proyecto todavía está a estudio de la Comisión. Esto no es un reproche, pero por la experiencia que tenemos en el país y de los vecinos con grandes afinidades, insistimos en que todo aquello que ha sido herramienta de prevención sigue siendo insuficiente. El endurecimiento del castigo y de las multas en cuanto a penalización y a montos a pagar por parte de aquellos que cometen infracciones de tránsito, las sanciones legales y penales que existen cuando se producen accidentes, todo eso no ha sido suficiente. Inclusive, en Uruguay hay una serie de instancias en que los

alumnos reciben instrucción en materia de educación vial, pero resulta absolutamente insuficiente en las actuales circunstancias.

Todos manejamos los números porque es fácil acceder a ellos, y sabemos que los accidentes de tránsito se nos están llevando a los chiquilines y a los jóvenes. La mayor parte, la inmensa mayoría de los jóvenes que mueren en accidentes de tránsito viajaban en motos y no usaban casco. Existe legislación nacional que no se cumple. Hay Intendencias que obligan a la utilización del casco y otras que no.

En el caso de mi departamento, el casco se usa desde antes de la aprobación de la ley de seguridad vial, porque la Intendencia Municipal estableció que fuera obligatorio, con aquel histórico debate -que mencionaban los compañeros de la Cámara- sobre aquello de "no escucho", "no veo", etcétera. Lo que podemos asegurar es que en Artigas, desde el momento en que se implementó como obligatorio el uso del casco, la cantidad de muertos y de traumatismos cerebrales disminuyó casi a cero. Inclusive, hubo algún año en que tuvimos cero muerte. Evidentemente, eso tiene mucho que ver con estos instrumentos y mecanismos de prevención, que además de prevenir las muertes permiten que cuando existe un accidente -siempre puede haber uno por estricto azar- el daño sea mínimo para las víctimas. Ese es otro aspecto que no se tiene en cuenta muchas veces, cuando se ve el universo del accidente como aquella escena trágica, espantosa, que cuando cobra víctimas fatales duele mucho más aun. Las víctimas quedan mutiladas, con secuelas físicas, psicológicas y en su salud para toda la vida. Además, todo esto significa costos para la sociedad

Entonces, todo lo que se pueda aportar desde el Parlamento, desde la UNASEV, desde las Intendencias, desde la Dirección Nacional de Bomberos, desde la Policía de Tránsito o desde todas las ONG que trabajan mucho y muy bien en este tema -nos consta-, todavía es insuficiente. Por lo tanto, seguimos acompañando con entusiasmo y fervor todo aquello que permita abonar y profundizar en materia de educación y de formación de ciudadanía, porque creo que tiene que ver con esto y con aquello de generar conciencia y cultura.

No tenemos en cuenta que la mayoría de la gente que circula por las calles no rindió un examen para ser conductor, para sacar una libreta de chofer y circular en el tránsito: me refiero a los peatones, a la inmensa mayoría de la gente que circula por las calles y no tiene licencia de conductor. Esa gente no ha tenido una etapa de instrucción que, aunque sea breve, es muy buena, porque es informativa y nos nutre. El que no ha obtenido la libreta de conductor ni siquiera ha tenido esa información: los que manejan bicicletas o carritos, y los peatones. Esto abona, aporta y contribuye a generar una cultura.

Todo lo que se ha hecho sigue siendo insuficiente y estamos convencidos de que aunque se haga mucho más, seguirá siendo poco, porque todavía hay gente que tiene un componente genético o ambiental que lo lleva a adoptar una conducta imprudente. Como hay imprudentes, todos los demás tenemos que cuidarnos para que los imprudentes sean cada vez menos, y prevenir, o al menos lograr que el daño sea menor. Como las sociedades tienen imprudentes e inadaptados, el esfuerzo deben hacerlo los demás.

Creo que no hay barreras en cuanto a la prevención de accidentes de tránsito. Vivimos en un país que tiene un aparato logístico complicado. Todos circulamos por rutas que en muchos lugares del país se encuentran en muy malas condiciones. Puntualmente, en mi departamento hay rutas importantes que son muy transitadas y que están en un estado de conservación bastante malo. Cuando circulamos sentimos que el piso no es el mismo y cuando llueve la seguridad no es la misma. En definitiva, hay un montón de cosas que tenemos que poner en la cabeza de aquellos que conducen, porque cuesta mucho más trabajar en todo lo otro. Convocamos a ello. Hay que poner la mayor buena voluntad y disposición. Por supuesto, descontamos que este es uno de los temas que une a la sociedad uruguaya, porque es muy candente, doloroso, y nos llama a reflexión cada vez que tenemos víctimas, ya sean familiares, conocidos o anónimos. No podemos creer que eso esté sucediendo en nuestra sociedad. Quizás ese sea uno de los signos que nos señalan como un país en vías de desarrollo o subdesarrollado. Es posible que eso tenga algo que ver. Tal vez esos índices bastante lamentables significan que todavía tenemos mucho por recorrer. Hay mucho para hacer, pero lo que me parece bueno es que haya una actitud proactiva de muchísimas instituciones, entre ellas, el Parlamento.

Muchas gracias, señor Presidente.

21.- Resolución A/RES/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas relativa a la Seguridad Vial. (Aprobación). (Modificaciones de la Cámara de Senadores).

Continúa la consideración del asunto en debate.

SEÑORA LAURNAGA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra la señora Diputada.

SEÑORA LAURNAGA.- Señor Presidente: en aras del desarrollo que ha tenido hasta el momento este debate, voy a ser muy breve, pero de todos modos no quería dejar de expresar mi sentimiento en este momento.

En primer lugar, me causa beneplácito que uno de los temas que la Comisión de Asuntos Internacionales ha aprobado tenga hoy en el plenario una discusión de fondo,

porque nos compromete más allá de ello, de la forma en que le preocupa al señor Diputado José Carlos Cardoso y a mí, esto es: que no sea una conmemoración más y que, efectivamente, convoque a una respuesta a nivel político y de la población en general a partir de su realización.

Más allá de todos los aspectos normativos que falta reglamentar y que fueron exhaustivamente mencionados en Sala por los señores Diputados preopinantes, el resumen es que esta es una batalla cultural en la que debemos asumir algunas herramientas diferenciales. No todos somos culpables, pero todos somos responsables, quizás en distinta medida.

Para finalizar, quiero decir dos cosas. Una es que los costos de la siniestralidad representan dos puntos del PBI del país. Decimos que para la educación tenemos el presupuesto más alto de la historia del país, un 4,5% -no sé si habrá subido un poco más-, pero los costos de la siniestralidad equivalen a dos puntos del PBI, incluyendo los casos que terminan en muerte y los que dejan consecuencias materiales o implican la recuperación de las personas. Esto es brutal en términos de presupuesto, y me voy a permitir recordarlo cuando en esta Sala discutamos la Rendición de Cuentas, porque me parece que es un dato imponente.

Si dijéramos que son más de 15.560 los muertos en los últimos treinta años pensaríamos que estamos locos o que estamos usando cifras para emocionar; si hubiera habido treinta, cuarenta o cincuenta trabajadores muertos enterrados bajo una obra o en un solo accidente habríamos sido tapa de diarios en todo el mundo. Sin embargo, no lo somos cuando decimos esto, porque nos vamos anestesiando. La magnitud de algunos datos, como el de las muertes, es muy grande. Los homicidios ocurridos en estos tres meses -asunto que ha ocupado la atención de esta Cámara-, que en más de la mitad de los casos son provocados por personas conocidas de la víctima, son algo impresionante. Llegamos a una situación de anestesia, de incapacidad de reaccionar intelectual y emocionalmente frente a algunos hechos, por la magnitud que tienen.

No solo los parlamentarios tenemos responsabilidad. Los funcionarios públicos, los gobernantes, los docentes, los Intendentes, además de los parlamentarios y las parlamentarias, tenemos la obligación de hacer cumplir leyes que sabemos que en nuestros pueblos no se respetan.

SEÑOR BAYARDI.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑORA LAURNAGA.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR BAYARDI.- Señor Presidente: por la vía de la interrupción quería hacer una reflexión.

Si bien aquí ya se ha hablado del tema, quería decir que el otro día estaba en el interior, en un departamento del litoral -no voy a nombrar cuál- y en un momento le tuve que decir a la persona que normalmente maneja cuando viajo, que a partir de allí presionara el freno en todas las bocacalles. Lo hice porque me alarmó la cantidad de vehículos birrodados -entre ellos, motocicletas- que había y la cantidad de madres que iban con sus niños, de a dos o de a tres, y nadie llevaba casco ni contaba con ninguna medida de seguridad. Y lo peor es que los inspectores de tránsito que vi estaban parados al costado. Creo que multaban a los que tenían casco. Parece que en ese departamento corren peligro los que tienen casco. Esto se repite en otros lados.

Me comprenden las generales de la ley al hacer un reconocimiento al conjunto de la UNASEV porque, más allá de que no conozco a alguno de sus miembros, se podría decir que su Presidente es un hermano, hermano de la vida, de generación y de todo.

La otra vez, cuando hablaba sobre esto, pude apreciar el nivel de consenso que tenemos acá respecto de esta situación. Creo que es el momento indicado para llevar esta discusión al interior de nuestros partidos políticos. Acá se dijo, por ejemplo, que hay departamentos en los cuales la aplicación de la ley significaría costos de naturaleza política, a nivel interno. Ahora, si todos nos manejáramos en la misma dirección -Intendente y Junta Departamental-, el costo sería cero, en términos generales.

Hay algo que quería plantear a fin de incorporarlo y es lo siguiente. En realidad, la Ley N° 18.191 contó con un respaldo que diríamos fue unánime y en cuanto al uso del casco fue unánime. El punto en que hubo resistencia fue el artículo 46, que refería al retiro de la libreta de conducir; pero en el resto hubo unanimidad.

Entonces, ¿no habrá llegado el momento de dar una discusión al interior de los partidos políticos y propiciar el juicio político a los Intendentes por incumplimiento del precepto constitucional contenido en el artículo 275 que determina que el jerarca está obligado a hacer cumplir la Constitución y las leyes? Este es un Parlamento y hace leyes. Las Juntas Departamentales, en su jurisdicción, también son Parlamentos y hacen sus leyes. Yo reivindico el derecho a parlamentar en el marco de la actividad legislativa, pero hay un punto en que tendríamos que dar una discusión más a fondo y este es si no desencadenar ese mecanismo desde los partidos. Todos tenemos Ediles que se correlacionan con los sectores dentro de los partidos. Así, podemos ampararnos en el ar-

título 296 de la Constitución que dice: "Los Intendentes y los miembros de la Junta Departamental podrán ser acusados ante la Cámara de Senadores por un tercio de votos del total de componentes de dicha Junta por los motivos previstos en el artículo 93". El artículo 93 refiere a una competencia que tiene la Cámara de Representantes para acusar ante la Cámara de Senadores a un conjunto de autoridades por violación de la Constitución u otros delitos graves. El incumplimiento de la Constitución, cuando hay un mandato constitucional, es un delito grave de por sí, pero es aún más grave cuando el incumplimiento termina teniendo la responsabilidad del daño al que acá se ha hecho referencia.

Quería dejar esto planteado acá porque creo que llegó el momento de terminar con los discursos -reitero: no están mal el Parlamento y los discursos-, porque debemos tomar acciones para que esta área particular del incumplimiento se dé por finalizada.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Puede continuar la señora Diputada Lournaga.

SEÑORA LAURNAGA.- Señor Presidente:...

SEÑOR SOUZA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑORA LAURNAGA.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR SOUZA.- Señor Presidente: voy a ser bien escueto, más allá de que sea sobreabundante lo que se hable hoy acá con respecto a este tema en particular.

Creo que pocos proyectos de ley pasan por esta Casa reuniendo tal acuerdo, o unanimidad de opiniones. Por lo pronto, me parece bien que se exprese esto. Yo lo atribuyo a una genuina y legítima preocupación por este tema. Voy a parafrasear a un amigo mío que dice que está bien preocuparse, pero que es mucho más importante aún ocuparse de que las cosas acontezcan. En ese sentido, hago más las palabras que hoy planteaba el señor Diputado José Carlos Cardoso, con quien coincidí "in totum", al igual que con lo que acaba de plantear mi querido compañero señor Diputado Bayardi.

Junto a otros legisladores hemos interactuado con los señores miembros de la UNASEV para ver de qué manera podemos articular el esfuerzo del ámbito legislativo con el del ámbito del Poder Ejecutivo para ocuparnos de que las cosas acontezcan.

El señor Diputado José Carlos Cardoso planteaba que se diera estado parlamentario a un proyecto de ley sobre los elementos de seguridad. Nosotros coincidimos y, precisamente, estamos trabajando en eso mismo. De cualquier

manera, la pregunta que nos surge es la siguiente: ¿son nuestros conciudadanos seres humanos de segunda o de tercera categoría? ¿Se merecen o no el mismo tratamiento con respecto a la seguridad de su integridad física que ciudadanos de otros países del mundo desarrollado? ¿Por qué las compañías armadoras de coches que venden esos vehículos en el primer mundo cumplen con las normas que se exigen en la Unión Europea, por ejemplo y por qué los mismos vehículos y modelos en el Uruguay no están dotados de esos elementos de seguridad? El señor Diputado José Carlos Cardoso habló del "airbag" y del ABS; esos son algunos de los tantos elementos de seguridad con los que cuentan los coches en el mundo desarrollado. Inclusive, tengo noticia cierta de que, por ejemplo, hay elementos de seguridad incluidos en los automóviles que transitan en el primer mundo que logran aminorar automáticamente la marcha del vehículo, sin que intervenga el conductor, ante la proximidad de otro vehículo.

Entonces, ¿vamos a permitir que se siga desangrando nuestro pueblo, que se nos sigan muriendo -es lo más preocupante- los jóvenes de este país? Realmente, debemos ocuparnos de que las cosas acontezcan y, más allá de la redundancia de los distintos argumentos, creo que son legítimos y genuinos -como dije al inicio- para expresar esta voluntad que sin lugar a dudas representa a una inmensa mayoría de la opinión -por no decir toda la opinión pública del país- que está aquí representada por los legisladores. Son raras las excepciones de gente con responsabilidad que le ha sido delegada a través del voto popular que reniegue de estas cosas.

Por último, reivindico esta coincidencia y sumamos nuestro compromiso y esfuerzo para ocuparnos de que las cosas acontezcan.

Gracias, señora Diputada y señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Puede continuar la señora Diputada Lournaga, a quien le restan dos minutos de su tiempo.

SEÑORA LAURNAGA.- Señor Presidente...

SEÑOR OLIVERA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑORA LAURNAGA.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR OLIVERA.- Señor Presidente: es muy difícil quedarse callado cuando se aborda este tema. Si en este país hubiera una epidemia que matara a 560 personas en un año, como sucedió en 2011 con accidentes de tránsito, tendríamos una alarma extrema.

Hay cuestiones muy alarmantes que debemos abordar en algún momento y que trascienden el tema de la tecnología. Aquí coliden las necesidades del mercado con la seguridad de nuestros conciudadanos.

Fíjese, señor Presidente, que en Montevideo hay registradas 130.000 motos y solo 47.000 permisos de conducir. Esta es una clara indicación de que el mercado se maneja de una forma y la seguridad y la regulación del Estado de otra. No es novedad para nadie en este país que se puede comprar un birrodado y que la empresa o el comercio que lo vende se lo lleva hasta la casa, y de ahí en más es responsabilidad de quien lo compra.

—Solo quiero dar dos cifras más que son importantes. De enero a agosto hubo 100 accidentes de tránsito con 69 fallecidos y en todos participó un birrodado. Si nos trasladamos al interior, la participación de los birrodados en los accidentes de tránsito sube hasta un 70% u 80%.

En algún momento, deberemos abordar este tema con la profundidad que amerita. Creo que nosotros nunca largaríamos al mercado 130.000 armas exigiendo solamente la condición de tener dieciséis años para tramitar un permiso de porte.

Muchas gracias.

SEÑOR POSADA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: compartimos las opiniones de quienes nos han precedido en el uso de la palabra sobre un tema que tiene una importancia fundamental en la vida del país, y sobre el cual, además, en el ámbito legislativo hemos dado pasos que -como bien se decía- han obtenido el apoyo unánime de todos los partidos políticos.

Como bien se señalaba, particularmente en algunas intervenciones, el tema está referido al cumplimiento de la ley. La realidad que vemos, sobre todo en algunos departamentos, muestra claramente que los Intendentes y los Gobiernos Departamentales no hacen cumplir la ley. Menciono específicamente un caso que tengo la oportunidad de corroborar cada poco tiempo: la ciudad de Colonia y el departamento de Colonia. La rambla de la ciudad de Colonia continuamente se convierte en una pista de motos, muchas veces sin matrícula y con la mayoría de sus conductores sin casco. Se trata de situaciones en las que uno siente que no impera ningún tipo de autoridad, donde no hay presencia de inspectores y en las que claramente hay una renuencia a la aplicación de la ley. Esta realidad de Colonia no está sola en el país; hay varios departamentos que están en esta misma tesitura.

Creo que si no hay respuestas de parte del propio Poder Legislativo para hacer cumplir las leyes y, como decía el señor Diputado Bayardi, no hay un compromiso de los partidos políticos para obrar en el mismo sentido en todo el territorio nacional, poco vamos a poder avanzar para dar respuestas ciertas a una realidad que es tema de continua reflexión, pero que, en todo caso, más allá de la legislación que se establece, pocos pasos efectivos se han dado en el cumplimiento de la ley.

No basta con el cumplimiento de la ley; necesariamente hay que dar otros pasos que vayan en el sentido de generar conciencia. El acceso que, en general, tiene la población a las motos es un problema de cómo se ha canalizado el tema, ya que en las legislaciones no ha habido un acompañamiento que haga tomar conciencia de la realidad. Montevideo es un departamento en el que vemos continuamente circular motos que no respetan las señales existentes, si bien también lo hacen los autos. Muchas veces se da el caso de personas en moto circulando a contramano. Es una realidad de todos los días y a toda hora en el departamento de Montevideo.

Si las autoridades, que tienen competencia y poder otorgado por la Constitución de la República y por las leyes para hacerlas cumplir, no lo hacen o se mantienen ajenas en materia de regulaciones a este respecto, hay una grave omisión y después terminamos lamentando la pérdida de vidas humanas y las secuelas que dejan los accidentes de tránsito.

A su vez, hay otra realidad que también debemos asumir y que tiene que ver con las políticas en materia tributaria en el país. Si queremos mejorar la protección de los ciudadanos frente a los accidentes, debemos tener en cuenta que los vehículos que han incorporado tecnología que va en ese sentido, no pueden recibir una sobrecarga tributaria de parte del Estado que termina cobrando más a los que tienen ese tipo de protección. Me parece que si el Estado establece una política que va en un determinado sentido, debe acompañarla con políticas tributarias que vayan en la misma línea. De lo contrario, solo se accede a la mayor protección si se tiene el dinero necesario para comprar los vehículos que terminan siendo los más caros. Estas cosas son contradictorias en un Estado en el que continuamente sus actores -nosotros, entre otros- hacemos referencia a los accidentes de tránsito como uno de los más graves problemas y de los que causan más muertes en el país, pero que no terminamos de solucionar.

Por tanto, debemos hacer una reflexión de carácter general. Creo que la

propuesta del señor Diputado Bayardi va en el buen sentido, pero también deberíamos reflexionar acerca de otras medidas que tendríamos que instrumentar para que se haga efectivo, en primer lugar, lo que se establece en la ley. También deberíamos avanzar en materia de regulación sobre otros aspectos que hoy no están incluidos en la ley y que, indudablemente, están mostrando una realidad que está sobrepasada por las dificultades que se ocasionan día a día y por las cuales se generan múltiples accidentes en todas las vías de tránsito del país.

Agrego otro elemento que me parece interesante desarrollar. En los departamentos del interior y también por las rutas nacionales vemos autos circulando con matrículas vencidas. Sobre ellos se presume que no ha habido ningún tipo de control vehicular, que no pagan patente y, como consecuencia, que tampoco tienen el seguro. Es decir que están en una situación de total incumplimiento de la ley. Sin embargo, uno no ve que haya una actitud de las Intendencias -precisamente para tener en cuenta esas realidades, en la medida en que se usan matrículas de otros departamentos-, ni tampoco que esos autos, que muchas veces se encuentran circulando por rutas nacionales, sean inspeccionados por Policía Caminera o por otras entidades que tienen potestad para operar en esta materia; esa es la realidad.

En este país hay una ley, pero existen omisiones por todos lados y, en definitiva, esta norma, que pretendió ser un gran paso para dar una respuesta a nivel nacional en todo lo que tiene que ver con el cumplimiento de las leyes de tránsito, es como un queso gruyere y termina siendo absolutamente eludida por la vía de los hechos, empezando por las propias autoridades departamentales que no están cumpliendo con las leyes nacionales.

Gracias, señor Presidente.

24.- Resolución A/RES/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas relativa a la seguridad vial (Aprobación) (Modificaciones de la Cámara de Senadores)

—Continúa la consideración del asunto que figura en cuarto término del orden del día: "Resolución A/RES/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas relativa a la seguridad vial (Aprobación). (Modificaciones de la Cámara de Senadores)".

Tiene la palabra el señor Diputado Vega Llanes.

SEÑOR VEGA LLANES.- Un día voy a consultar cómo es la comunicación de inmediato; debe salir un chasque corriendo con el proyecto. Todavía no lo entiendo.

—Señor Presidente: cualquier médico que pasó alguna vez por una puerta de emergencia se sensibiliza respecto a la seguridad vial solo por lo que ve durante las

veinticuatro horas del día. También tenemos claro que ni desde la medicina, ni desde el sistema político se hace demasiado para evitar estas situaciones que habitualmente se nos presentan todos los días en las puertas de los hospitales.

Creo que para abordar este tema lo primero que hay que hacer es un mea culpa, porque tenemos un doble discurso. Todos asistimos aquí a la discusión sobre el uso del casco y se aprobó una ley que decía que era obligatorio, pero hubo una desobediencia en muchas Intendencias, inducida por los Intendentes. Y por supuesto que no se fiscalizó.

En realidad, esta medida elemental de seguridad en el mundo fue discutida en todos lados. ¡Hasta hubo manifestaciones! Zimmer -el actual Intendente de Colonia, que también era Intendente en ese momento-, que es cirujano y que vivió la situación de las puertas de los hospitales, puso en funcionamiento esa exigencia mucho antes porque tenía clara conciencia de lo que significaba no usar casco en un accidente de tránsito.

Si no corregimos este doble discurso que tiene el sistema político, vamos a lograr pocas cosas. Cuando lo único que hace uno es mirar el número de votos, puede ganar gobiernos, pero no construye una nación. Y la construcción de una nación también se hace sobre medidas que puedan no ser muy simpáticas, pero que sin ninguna duda son absolutamente necesarias.

No se puede seguir expidiendo licencias de conducir a gusto y ganas de las Intendencias. Tiene que haber un sistema único de expedición de libretas que sea serio, comprobable, que tenga elementos que permitan medir exactamente la capacitación del conductor que, entre otras cosas, nunca incluye circular por una ruta: el aspirante a conductor hace la prueba teórica y después da la prueba práctica en las calles de una ciudad. ¿Quién le enseñó a conducir en la ruta? ¡Nadie! Nadie le enseñó a andar en la ruta porque no hay un sistema. ¿Por qué? Porque para las Intendencias el otorgamiento de la licencia de conducir implica obtener recursos económicos.

De manera que creo que cosas para hacer hay muchas, pero para ello tenemos que ponernos en una posición medio asquerosita -diría-, teniendo en cuenta cómo somos los uruguayos, que nos encanta cumplir con las normas, y dejar de pensar en votos y que todo el sistema político dé una señal muy clara de que quiere mejorar el sistema de tránsito.

Esto incluye, entre otras cosas, la licencia de conducir única, porque hoy, si me la retiran, puedo sacar otra en otro lado. Puedo llegar a tener hasta diecinueve libretas y nadie me puede decir nada porque es el sistema del Uruguay. Propongamos esto para ver qué opina el Congreso de Intendentes; estoy seguro de que la mayoría va a estar en contra porque, en realidad, cuando llega el momento de la verdad, en vez de pensar en un

sistema de tránsito seguro, pensamos en nuestras conveniencias económicas.

Me parece bueno que el Parlamento dé una señal que empiece a transmitir que el sistema político se puede poner de acuerdo, no solo en una declaración, como en este caso, sino en medidas concretas que permitan obtener más seguridad en el tránsito.

Además, cometemos otro error con cierta frecuencia: pensar que solo los jóvenes están involucrados en accidentes de tránsito. No la tengo aquí, pero la cifra de adultos y jóvenes que intervienen en accidentes de tránsito debe ser muy parecida. Lo que sucede es que los adultos también se mueren por otras causas. En realidad, es la primera causa de muerte en los jóvenes porque tienen muy pocas otras causas por las cuales morir, pero se mueren todos: jóvenes, viejos, de mediana edad, mujeres y niños; todos mueren en accidentes de tránsito. Reitero que como los jóvenes no tienen otras causas para morir, esta es la primera causa de muerte. A veces podemos pensar -de acuerdo con estas interpretaciones- que es un problema juvenil, pero es de todos y, sobre todo, nacional, y si no lo tomamos como tal, quedará en declaraciones.

Por lo tanto -para no ser solo declarativo-, lo que vamos a hacer en los próximos días es presentar un proyecto de ley que disponga el otorgamiento de la libreta única nacional y los organismos que estén habilitados para expedirla, que no serán las Intendencias, sino la Policía de Tránsito o la Policía Caminera. Estos organismos deberán ser los que la otorguen y la retiren. Después de eso veremos cómo nos vamos a alinear, porque esto, que es declarativo, lo votamos todos; quiero ver si el día que se presente un proyecto que diga esto, todos apoyamos esta medida elemental de seguridad. Después compensaremos a las Intendencias por los recursos económicos que pierdan por no otorgar más licencias de conducir, pero hay que darle seriedad de una buena vez por todas.

Al igual que recorrimos el camino del SUCIVE, también deberíamos hacerlo con el otorgamiento de las licencias, a través de un método racional, correcto, y que incluya la enseñanza del manejo en carretera. La verdad es que todos aprendimos a hacerlo conduciendo en las carreteras, porque nadie nos enseñó, ya que la prueba se toma en la ciudad. No alcanza con eso. Es más: muchos de los accidentes se dan, precisamente, por imprudencias en las carreteras.

Creo, señor Presidente, que a partir de que tengamos una cuestión concreta, veremos cómo se posiciona el sistema político. Permítanme pensar -ojalá me equivoque- que no estamos unificados cuando se trata de dar señales concretas como esta, pero el intento lo vamos a hacer y veremos en qué termina.

SEÑOR BEROIS.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR VEGA LLANES.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR BEROIS.- Señor Presidente: comparto mucho de lo que está diciendo el señor Diputado Vega Llanes, pero creo que los instrumentos están: muchas veces se utilizan y otras no.

Hay un registro nacional de libretas de conducir. Cada vez que se expide una hay que ir al Congreso de Intendentes, que tiene un registro único nacional, a fin de ver si se está en condiciones o no de expedirla. O sea que el registro nacional está; algunas Intendencias lo usan y otras no. Por lo tanto, el instrumento legal para tratar de que nadie a quien le retiren la libreta en un departamento la tramite en otro, existe. La norma está, pero somos los seres humanos quienes no la utilizamos adecuadamente.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Puede continuar el señor Diputado Vega Llanes.

SEÑOR VEGA LLANES.- Agradezco la aclaración. Me parece que es así, pero dos por tres nos enteramos de que se entregan libretas en forma irregular, no necesariamente por quienes manejan la Administración, sino por parte de algunos funcionarios, a cambio de algunos favores o por dinero. Creo que esto ha pasado en casi todas las Intendencias. Por lo tanto, pienso que hay que modificar el sistema. Inclusive, la UNASEV puede tener algún vínculo con este proyecto, pero lo que hay que lograr es un sistema serio de otorgamiento de licencias de conducir y que estas sean únicas y nacionales, porque me parece obvio que es la única manera de que los conductores estén entrenados para las vicisitudes que les va a provocar el tránsito. Cambiar la cabeza nos va a llevar un poquito más de tiempo.

También debería incluirse en el proyecto de ley la obligatoriedad de enseñar en las escuelas las normas de tránsito. De hecho, con respecto al tabaco comprobamos que los gurises fueron nuestro principal vehículo en los domicilios. Al aprobar la ley, que era muy dura en términos de prohibición, tenía el aval social. Este aval se logró porque los chiquilines llevaban este mensaje de la escuela a su casa y lo repicaban con enorme fuerza.

Señor Presidente: este sería un buen corolario para esta charla, para que no termine siendo exclusivamente algo declarativo y para que obtengamos en el futuro algo muy concreto. Desde ya anuncio que seguramente vamos a presentar un proyecto de ley en tal sentido en los próximos días.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Léase el proyecto de resolución.

—En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

—Cincuenta y nueve por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Queda sancionado el proyecto, se comunicará al Poder Ejecutivo y se avisará al Senado.