

## **SESIÓN DEL DÍA MIÉRCOLES 12/12/2012**

### **22.- Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional. (Se disponen normas complementarias a la Ley N° 18.191).**

**SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).**- De acuerdo con lo resuelto por la Cámara, se pasa a considerar el asunto relativo a: "Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional. (Se disponen normas complementarias a la Ley N° 18.191).

—Léase el proyecto.

—En discusión general.

**SEÑOR CAGGIANI.**- Pido la palabra.

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

**SEÑOR CAGGIANI.**- Señor Presidente: vuestra Comisión asesora de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas ha considerado el proyecto de ley "Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional", donde se disponen normas reglamentarias a la Ley N° 18.191.

Esta iniciativa fue propuesta por el Poder Ejecutivo a través de la Unidad de Seguridad Vial y fue aprobada por la Cámara de Senadores. En este sentido, se introdujeron algunas modificaciones, que consideramos oportunas, para su efectivo cumplimiento, como también un necesario período de discusión para que la ciudadanía la conozca.

—La finalidad de este proyecto es incorporar en el marco normativo que nos rige a nivel nacional, la regulación de otras conductas que, según expresa el Informe sobre Situación de Seguridad Vial de la Organización Mundial de la Salud de 2009, inciden directamente en las causas y consecuencias de los traumatismos en el tránsito.

El proyecto está compuesto por nueve Capítulos, con dieciocho artículos que hacen referencia a las disposiciones relativas al transporte y sujeción de niños y adolescentes en los vehículos, al uso del cinturón de seguridad y a los dispositivos y elementos de seguridad pasiva para los vehículos automotores, a los dispositivos y elementos de seguridad pasiva y activa para ciclistas y motociclistas, a las prohibiciones al circular, a la prohibición de transporte de personas, a la incorporación del maletín de seguridad vial en los vehículos, así como la necesaria difusión de esta nueva normativa, y los mecanismos para establecer las sanciones de esta nueva normativa.

En el artículo 1° se dispone la obligatoriedad de viajar en los asientos traseros, de conformidad con los sistemas de sujeción que el Poder Ejecutivo reglamentará, de los

niños de cero a doce años de edad, así como de los adolescentes de hasta dieciocho años de edad que midan menos de 1,50 metros de altura.

El artículo 2° dispone la prohibición a los conductores de ciclomotores, motos, motocicletas y similares transportar niños o adolescentes de cualquier edad que no alcancen los posapies de dichos vehículos.

El artículo 3° establece que las sillas deberán cumplir con los requisitos técnicos que se fijarán en la futura reglamentación de la ley.

El artículo 4° dispone la obligatoriedad de que todos los vehículos del transporte colectivo de pasajeros en los servicios regulares de mediana y larga distancia, ocasionales o todos aquellos que transiten en rutas nacionales, deberán poseer cinturón de seguridad, siendo su uso obligatorio.

Los artículos 5° y 6° establecen que todos los vehículos cero kilómetro propulsados a motor, de cuatro o más ruedas que se comercialicen en el país, deberán contar con un sistema de frenos ABS, apoyacabezas en todos sus asientos o plazas, cinturones de seguridad y airbag frontales en plazas delanteras como mínimo en aquellos vehículos que así lo admitan, de acuerdo con lo que fije la reglamentación respectiva.

El artículo 7° dispone la obligatoriedad del uso permanente de chalecos o camperas reflectivas para los conductores y acompañantes de motos, ciclomotores, motocicletas, cuadriciclos o similares.

El artículo 9° establece que los conductores de bicicletas deberán usar un casco protector de seguridad que cumpla con las exigencias de las normas que adopten a tales efectos por el país.

Además, en el artículo 10 se establece que las bicicletas, motos, ciclomotores, motocicletas, cuadriciclos o similares de cualquier tipo o categoría destinados al paseo o trabajo, deberán contar para circular de un equipamiento obligatorio de seguridad.

El artículo 12 establece que la venta de vehículos cero kilómetro, ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas y similares deben ser acompañadas con un casco protector certificado como mínimo y su empadronamiento respectivo, de acuerdo con la normativa departamental vigente.

El artículo 13 prohíbe a los conductores de cualquier tipo de categoría de vehículos, el uso de dispositivos de telefonía móvil o cualquier otro medio de sistema de comunicación.

El artículo 14 prohíbe el transporte de personas en las cajas de vehículos y acoplados, con las excepciones establecidas en el Reglamento Nacional de Circulación

Vial.

El artículo 15 establece que todos los vehículos y automotores de cuatro o más ruedas deberán contar con un maletín o con elementos de primeros auxilios y seguridad vial, siendo el Poder Ejecutivo el que reglamentará la forma en que se instrumentará.

El artículo 16 dispone el mecanismo sancionatorio que deriva de la aplicación de la presente ley, que será fijado por el Poder Ejecutivo, a propuesta de la Unidad Nacional de Seguridad Vial y en consulta con el Congreso de Intendentes.

El artículo 17 establece un período de 180 días a partir de la promulgación de la presente ley para dar la más amplia difusión a la ciudadanía y educar sobre los alcances de la norma que estamos votando.

Por último, el artículo 18 establece un plazo de ciento ochenta días a partir de la promulgación de esta ley para su reglamentación.

Señor Presidente: se ha alcanzado un texto adecuado a las exigencias necesarias y la respectiva aplicabilidad con los aportes de los diversos actores de todos los partidos políticos que han trabajado en la Comisión.

Este proyecto ha sido votado por unanimidad por los partidos políticos que integran la Comisión de Transporte y Obras Públicas; por tanto, entendemos oportuno que el pleno lo apruebe por unanimidad y se eleve al Senado a los efectos de que antes de fin de año se pueda concretar como ley.

Muchas gracias.

**SEÑOR RADÍO.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR RADÍO.-** Señor Presidente: básicamente compartimos las expresiones del miembro informante.

Queríamos referirnos a las disposiciones establecidas en el Capítulo IV, relativo a los vehículos de transporte colectivo de pasajeros, disposiciones con respecto al uso del cinturón y a la imposibilidad de transportar personas que viajen parados en los servicios. Todas estas disposiciones fueron establecidas para aquellos servicios que superen los ciento veinte kilómetros de recorrido.

Como el señor Presidente sabe, una de las razones que impulsó esta iniciativa fue un accidente de tránsito que se produjo el año pasado en la proximidad de San Jacinto. Sin embargo, a partir de lo que dispone este Capítulo, todas las localidades canarias quedan fuera de lo que establece. No hay una sola que quede comprendida por estas disposiciones, porque todas están a menos de ciento veinte kilómetros. Es decir que todos los ómnibus de

circulación en el departamento de Canelones que no vayan más allá de ese kilómetro, no serán alcanzados por las obligaciones referidas en el Capítulo IV.

Por lo tanto, vamos a acompañar el proyecto en general, pero no el Capítulo IV.

**SEÑOR POSADA.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR POSADA.-** Señor Presidente: ...

**SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).-** ¿Me permite, señor Diputado? La Mesa desea hacer una aclaración.

Creo que están discutiendo sobre cuestiones distintas. La Comisión modificó algunos aspectos que los señores Diputados conocen porque tienen los repartidos. Tal vez se estén refiriendo al proyecto original, pero no es el que estamos considerando, ya que el informe que se hizo refiere al proyecto con las modificaciones que acordó la Comisión.

Las variaciones se comunicaron apenas llegaron.

**SEÑOR RADÍO.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR RADÍO.-** Señor Presidente: tiene razón, me rectifico. Estaba refiriéndome al proyecto que vino del Poder Ejecutivo.

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

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

**SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).-** Señor Presidente: obviamente, vamos a acompañar este proyecto, porque mejorar las condiciones de circulación vial es un enorme desafío en Uruguay, es uno de los problemas que más afecta a los uruguayos. Este proyecto contiene normas que van en la dirección correcta; todavía nos quedan algunas por el camino, pero vendrán en el futuro.

Además, saludamos la inclusión del texto de un proyecto de ley que presentáramos el año pasado con respecto a la obligatoriedad de que los vehículos que ingresen al país cuenten con frenos ABS y airbag, por lo menos delantero, lo que hace que en el futuro la diferencia en materia de seguridad no va a estar dada por el costo.

Pero me permito agregar, como comentario y sugerencia al Poder Ejecutivo que va a reglamentar la aplicación, a partir de los 180 días de la promulgación de la ley, la exigencia a los importadores, que este aspecto no solamente hay un tema de seguridad, sino de costos que la reglamentación debe prever. Los automóviles que tienen airbag y frenos ABS son más caros y pagan más impuestos. Es decir que el encarecimiento desde nuestro punto de vista -y así está dicho en el proyecto de ley que presentáramos- es uno de

los aspectos que distorsiona la seguridad y que hace que las personas hasta ahora elijan quitar a los automóviles aquello que mejora su seguridad. Precisamente los elementos que se retiran para abaratar el costo son los de seguridad. Si en la reglamentación no se tiene en cuenta el Imesi que se paga en los automóviles por estas incorporaciones de seguridad, habremos encarecido en general. Por lo tanto, las condiciones de seguridad del vehículo deben ir acompañadas con un renunciamiento fiscal, es decir que la accesibilidad, que en el futuro será obligatoria para todos porque no habrá disponibilidad de autos sin frenos ABS ni airbag, no tenga un costo fiscal.

En resumen: lo que el Estado no puede hacer es cobrar impuestos sobre la seguridad de los vehículos; tiene que cobrar impuestos sobre los vehículos, pero no sobre las condiciones de seguridad. Por lo tanto, a la hora de hacer la reglamentación debe tenerse en cuenta el impacto impositivo de los implementos de seguridad que se incorporan a los vehículos y a nosotros nos parece que los frenos ABS y el airbag son dos elementos determinantes en la seguridad automotriz.

Era cuanto quería decir.

Muchas gracias.

**SEÑOR TROBO.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR TROBO.-** Señor Presidente: quiero hacer una consulta al miembro informante.

No tenemos el proyecto de ley que estamos tratando, y sería bueno que una norma de tal importancia, por lo menos, hubiera sido repartida. O sea que la advertencia que hacíamos sobre la inclusión de estos asuntos por una vía, a nuestro juicio, no constitucional, tiene estos problemas: no contamos con los materiales que deberíamos para poder tratarlos.

Cuando este tema se trató en el Senado, hubo una discusión sobre la prohibición de que viajaran personas paradas en los vehículos de transporte colectivo. Esto se da, básicamente, en el interior.

Sabemos que las compañías de transporte que viajan por las rutas nacionales tienen ciertas programaciones de horarios. Si prohibiéramos el viaje de personas paradas -y no estoy diciendo que sea seguro que viajen personas paradas-, se generaría un problema severo, para la gente que viaja entre localidades pequeñas, para la gente que se acerca de la campaña a las ciudades capitales. Esa gente no reserva un pasaje desde una capital departamental o desde Montevideo para hacer veinticinco o treinta kilómetros por las Rutas N° 7, N° 6, N° 12, N° 40 o N° 108.

¿Cómo se va a resolver este tema? Porque la cuestión no es solamente tener la voluntad de agregar seguridades al tránsito sino tener un criterio de aplicación de esas seguridades para que esto no genere un caos, sobre todo en la gente más indefensa. Me estoy refiriendo a la gente que viaja, sobre todo en el interior, en rutas nacionales, en transporte interdepartamental y que tiene que hacer veinticinco o treinta kilómetros parada, por lo menos en parte del trayecto. Me gustaría recibir una explicación al respecto.

En segundo término, afirmo el concepto que manejaba el señor Diputado José Carlos Cardoso: los agregados de elementos de seguridad en los vehículos, en cualquier vehículo, implican un aumento en el precio. El gravamen del Imesi en nuestro país se da sobre el precio del vehículo. El Poder Ejecutivo, si está tan interesado en las cuestiones de seguridad, debería preocuparse de hacer una progresiva disminución del Imesi en los vehículos con mayor costo porque tienen mejores niveles de seguridad. Eso invitaría a los importadores a comprar vehículos con más elementos de seguridad.

Además, el valor del vehículo, con el Imesi incluido en el valor definitivo, influye sobre el seguro y las patentes. Entonces, la aplicación del Imesi en cascada sobre lo que paga el vehículo al momento de la compra y al pagar el seguro y la patente, tiene que ver con la política de seguridad en el tránsito. Por eso es bueno que se recomiende, y se recoja por parte del Poder Ejecutivo, un criterio de estudio preciso de cómo se podría estimular a la gente a comprar vehículos con mejores condiciones de seguridad. Eso, indudablemente, va a pasar por el precio, porque la decisión del consumidor, en última instancia, se basa en una ratio entre las comodidades que brinda el vehículo y su precio.

Reitero que me gustaría recibir una aclaración sobre aquella norma que prohíbe expresamente el viaje de personas paradas en el transporte.

**SEÑOR CAGGIANI.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR CAGGIANI.-** Señor Presidente: en primer lugar, cuando empecé a informar el proyecto de ley no sabía que no había sido repartido. Es difícil considerar un proyecto de ley sin tener su texto en nuestras mesas.

En segundo término, como informé al plenario, el texto del proyecto fue trabajado por el conjunto de integrantes de la Comisión, pertenecientes a todos los partidos políticos, y todos y cada uno de sus artículos fueron aprobados por unanimidad.

El señor Diputado preopinante hacía referencia al artículo 4º de la redacción anterior, que tenía los inconvenientes que la Comisión estuvo analizando. Además, fueron invitadas las organizaciones del transporte que trabajan estos temas, las autoridades del

Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Unasev, y los gremios del transporte. De modo que se analizó la problemática y se modificó el texto.

El artículo 4º, en su actual redacción, dispone: "Todos los vehículos del transporte colectivo de pasajeros en los servicios regulares de mediana y larga distancia u ocasionales, o todos aquellos que transiten en rutas nacionales, deberán poseer un cinturón de seguridad y su uso será obligatorio".

De modo que las apreciaciones del señor Diputado Trobo fueron recogidas en el trabajo de la Comisión, eliminándose lo que se establecía sobre el transporte de pasajeros de pie.

**SEÑOR TROBO.-** Pido la palabra para una aclaración

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

**SEÑOR TROBO.-** Señor Presidente: encarezco a la Mesa a que se reparta el texto del proyecto de ley que estamos considerando. No está bien que la Cámara apruebe un texto que no conoce. Confío en la lealtad del colega Diputado que nos informa, pero quiero que se entienda que vamos a votar una ley y quiero ver lo que dice el proyecto. Es una cuestión de trámite administrativo que la Mesa nos facilite el texto para votarlo. De lo contrario, en cada caso deberemos pedir que se lea el artículo que se vaya a votar.

**24.- Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional. (Se disponen normas complementarias a la Ley N° 18.191).**

—Prosigue la consideración del asunto en debate.

**SEÑOR YANES.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR YANES.-** Señor Presidente: voy a votar este proyecto de ley admitiendo la confusión que se generó y aceptando el argumento de algunos señores Diputados en el sentido de no querer votar un artículo del cual no se conoce su redacción.

Voto este proyecto de ley conociendo el tema con no mucha más profundidad que otros señores Diputados, pero sabiendo que está basado en las recomendaciones de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, que no tienen que ser tomadas como válidas solo porque son propuestas por ella, sino porque todos los elementos de análisis y de estudio de factibilidad fueron planteados.

Algunas cosas, que pueden parecer ilógicas o difíciles de adaptar, tendrán que postergarse en el tiempo, como el hecho de que las personas viajen paradas en los ómnibus. Algunos señores Diputados en broma y otros en serio decían: "¿Para qué vamos a poner cinturón de seguridad a todos los pasajeros de los ómnibus si va a ir gente parada?"

Si va a viajar gente parada, estaremos aceptando que no nos encontramos en condiciones de atender alguna realidad del país. Eso es verdad y por eso, de alguna forma, no se mantiene la formulación inicial. Además, cuando la Unasev trató este tema en la Comisión -consta en la versión taquigráfica- explicaba que había algunas circunstancias como, por ejemplo, las velocidades que toman algunos vehículos, y en algunos tramos se establecían excepciones. Esto se sacó.

Invito a todos mis colegas a tener en cuenta que hay una Unidad Nacional de Seguridad Vial que se actualiza a nivel mundial acerca de las tendencias y de las situaciones que ocurren. Hay recomendaciones que no terminan en ley, pero que son importantes para tomar en cuenta. Entonces, a nosotros nos puede chocar alguna cosa, por novedosa o porque está muy lejos de nuestra cultura y, además del trabajo de la Comisión, en el que creo -hago confianza en este proyecto de ley ya que en ella estaban representados todos o casi todos los partidos políticos, aunque en algún caso faltaban legisladores-, está el de una institución como la Unidad Nacional de Seguridad Vial, integrada por más de un partido político y por gente que está más preocupada por este tema que por cuestiones profesionales o políticas.

En esta Casa se recomendó al Poder Ejecutivo que, si estaba tan preocupado por la seguridad vial, tomara en cuenta lo sugerido por el señor Diputado José Carlos Cardoso, en el sentido de no cobrar de más o no poner impuestos. De alguna manera, se invitaba a que el Poder Ejecutivo ayudara con el tema de los impuestos a incentivar la compra del auto más seguro -contra el que no lo es tanto-, lo que es de recibo. El Poder Ejecutivo se preocupa de la seguridad vial; por eso envía estos proyectos de ley y está trabajando en el tema. Muchos tendrían que preocuparse por lo que dicen sus Intendentes en cuanto a si van a cumplir o no con las leyes en sus departamentos, porque para eso el pueblo los votó. En esta Sala, nosotros hicimos saber que el Intendente de Cerro Largo se manifestó públicamente en contra del uso del casco en su departamento, y eso es violar la ley. Los Intendentes fueron elegidos para cumplir y hacer cumplir las leyes, y otras cosas más. El Intendente de Cerro Largo, señor Botana, hizo esa manifestación pública hace meses y no escuché a ningún grupo político en esta Sala -sin ser el Frente Amplio- reclamar a ese Intendente que se rectificara y que empezara a controlar el uso del casco.

Entonces, yo tomo la recomendación de algún señor Diputado sobre lo que debería hacer el Poder Ejecutivo y, al mismo tiempo, me tomo igual atribución de aconsejar a los partidos políticos que tienen Intendentes, que les digan que hagan cumplir esta ley, si es que realmente los partidos están tan preocupados por la seguridad vial.



Muchas gracias, señor Presidente.

**SEÑOR POZZI.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR POZZI.-** Señor Presidente: creo que el nuevo repartido que ha llegado a todos los señores Diputados y que es el que finalmente fue aprobado por unanimidad en la Comisión, recoge los cambios al proyecto que vino del Senado, que fuimos trabajando entre todos los partidos políticos que participaron en la Comisión.

En realidad, cuando el proyecto vino del Senado, quizá lo más notorio y lo que más nos golpeaba era lo que se establecía en el entonces artículo 6º, respecto a que en los ómnibus interdepartamentales de mediana distancia se prohibiera que viajaran pasajeros parados, lo cual implicaba un verdadero drama, sobre todo para el interior de la República, ya que todos quienes usamos ómnibus afuera sabemos del tema de las maestras y de los niños que van a la escuela, que cuando hay una fiesta en una localidad cercana y la gente toma el ómnibus de ese turno, viaja veinte o treinta kilómetros hasta otra localidad y lo llena, etcétera. De esa forma era imposible que esa gente viajara. Esa era la crítica más notoria al proyecto que vino del Senado.

Luego, en la Comisión, y con mucho aporte de los señores Diputados de la oposición que trabajaron en esta redacción, encontramos otras posibilidades en las que nos fuimos poniendo de acuerdo después de mucha discusión. Fuimos haciendo cambios a una norma que pretendía ayudar a que no hubiera más lesionados en los accidentes de auto, de moto, de bicicleta o de cualquier vehículo que circula por las calles, sin llegar al extremo de que en realidad alguien pudiera andar siquiera arriba de una bicicleta. Entonces, tuvimos que encontrar la manera de ir concatenando lo que es la seguridad vial con la posibilidad de que realmente la gente use vehículos, porque si las cosas se nos iban de las manos, nadie iba a poder andar en un vehículo.

De esa forma y con ese trabajo se llegó a este proyecto final, en acuerdo entre todos quienes participamos en la Comisión. Cada artículo fue trabajado y votado por la unanimidad de la Comisión y nosotros compartimos el criterio que estaban exponiendo los señores Diputados José Carlos Cardoso y Trobo. Inclusive, hay que decir que el señor Diputado José Carlos Cardoso -lo manifestamos en la Comisión-, antes de que este proyecto entrara a la Cámara había presentado otra iniciativa en la que hacía mención a lo que ahora figura en el Capítulo III, "De los dispositivos y elementos de seguridad pasiva para los vehículos automotores", concretamente al ABS y al airbag. Había trabajado en un proyecto de ley e, inclusive, lo fue a exponer a la Comisión de Transporte,

Comunicaciones y Obras Públicas. Finalmente, lo que planteaba el señor Diputado quedó casi todo recogido en lo que hoy son los artículos 5° y 6°, que van en el mismo sentido. Por supuesto que hay todo un capítulo que discutimos con el señor Diputado en la Comisión, relativo a las normas impositivas y sobre cómo favorecer la seguridad a través de determinados mecanismos de impuestos. Lo que sí está claro es que no podíamos introducirlo en este artículo. Es una aspiración. Todo pensamos que debe ser así. Los señores Diputados que trabajaron en la Comisión de Presupuestos recordarán que se introdujeron cambios impositivos que castigan el uso de los vehículos de mayor cilindrada, a los efectos de lograr un menor consumo de petróleo. Capaz que en un futuro Presupuesto o Rendición de Cuentas habría que trabajar en ese sentido.

**SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).**- ¿Me permite una interrupción?

**SEÑOR POZZI.**- Sí, señor Diputado.

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

**SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).**- Señor Presidente: de pronto alcanza con este debate y con la información que se suministre al Poder Ejecutivo a la hora de la reglamentación. Digo esto porque los aspectos impositivos van aún más lejos: los autos pagan más por concepto de patente cuanto más seguridad tienen. Quiere decir que los autos que tienen mejor seguridad no solo pagan más impuestos, sino que además se los castiga con la patente. Un auto que tiene airbag y ABS paga más patente que uno idéntico que no lo tienen.

De manera que la comunicación no solo debe hacerse al Ministerio, por el IMESI, sino a la nueva institución que regula las patentes de rodado, fijando los aforos, para que no castigue a los propietarios de los autos que cuentan con estos elementos de seguridad.

Muchas gracias, señor Diputado.

**SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).**- Puede continuar el señor Diputado Pozzi.

**SEÑOR POZZI.**- Señor Presidente: creo que este es un debate interesante.

Me parece que hay un momento para dar el debate y los efectos que produzca, en el sentido de dilucidar qué tipo de apoyos impositivos hay que dar para mejorar la seguridad en los autos.

Inclusive, cuando trabajamos en esta iniciativa con los señores Diputados Niffouri y Saravia, no advertíamos la posibilidad de introducir ese tema en una ley relativa a la seguridad. Además, esa es una cuestión privativa del Poder Ejecutivo, en tanto toca temas impositivos. Ni qué hablar si nos referimos a posibles modificaciones en las patentes.

De manera que el proyecto tal cual lo estamos presentando es fruto de un acuerdo

muy importante. Fue muy discutido y muy trabajado. Inclusive, en acuerdo con las autoridades tuvimos que retirar capítulos enteros, porque en la forma en que estaban redactados eran realmente inaplicables. Habrá que trabajarlos más adelante de otra manera, porque atienden aspectos muy importantes, como los vinculados a la gente con discapacidad. Lo cierto es que se establecían tantos requisitos para que la gente con discapacidad pudiera trasladarse, que prácticamente no podían ser llevados a ninguna parte.

Creo que se ha llegado a un buen proyecto de ley, logrando mejorar lo que venía del Senado. Entiendo que es un buen complemento de la primera ley, la N° 18.191. Esperamos que esta iniciativa traiga resultados en el futuro, disminuyendo los accidentes -por suerte, hay algún dato positivo en ese sentido- y mejorando la seguridad vial.

A pedido de la oposición agregamos -porque nos pareció muy bien- un capítulo que no formaba parte de ninguno de los proyectos anteriores, relativo a la difusión, que si no me equivoco figura en último lugar. En dicho capítulo se establece que antes de que empiecen a regir estas disposiciones exista un período de 180 días para su difusión y la pertinente educación sobre sus alcances. En algún momento habrá que sancionar, porque así lo establece la ley, pero la idea es no hacerlo al otro día de su promulgación, sino que haya un período para la difusión de esta norma y se eduque a la gente acerca de sus alcances.

Era cuanto quería decir, señor Presidente.

**SEÑOR CARAM.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR CARAM.-** Señor Presidente: voy a votar con mucho gusto este proyecto de ley. Me parece muy bueno que sigamos avanzando en materia de seguridad vial y que se dé un marco legal a todos estos temas, con las disposiciones que contiene esta iniciativa. Me parece muy bueno, también, que se hayan corregido algunas de las disposiciones votadas en el Senado, principalmente aquella prohibición de que los pasajeros viajen de pie en los ómnibus. Inmediatamente después de que en el Senado se tratara el tema señalamos que había muchas circunstancias en las que debía permitirse que se viajara de pie porque de lo contrario, la gente iba a quedar de a pie, teniendo en cuenta la realidad del interior. Celebro que se haya corregido ese aspecto. Me parece de justicia. Entiendo que hay una serie de aspectos y de instrumentos que también se pueden disponer a nivel técnico y de la preparación de los vehículos de transporte colectivo y que en muy buena medida pueden corregirse.

Hace algunos días dialogaba con un integrante del Consejo Departamental de Seguridad Vial, quien decía que en la época de la ONDA se viajaba en menos tiempo que hoy. Por suerte es así. Hoy tenemos ómnibus de transporte colectivo con mucha más tecnología y hay muchos más elementos de seguridad, no solo en los vehículos sino también en las rutas nacionales, dado que hay muchos tréboles, mucha señalización, es decir, una batería de medidas que apunta a la seguridad de todos los pasajeros.

Creemos que está muy bien que se siga avanzando en esta materia, porque efectivamente esto preocupa mucho. Este tema es de política de Estado, y también tiene que ver con la salud de la población.

En lo personal, creo que debemos insistir en la educación en materia de seguridad vial. Entiendo que se debe seguir trabajando en la línea de la prevención por parte del organismo que tenga a su cargo los controles, ya sea la Intendencia en la órbita municipal o la Policía Caminera en la órbita nacional. No estamos para nada de acuerdo con los Intendentes de nuestro Partido que no aplican la normativa del casco. Reitero: no estamos para nada de acuerdo. Nos parece un disparate que no se use el casco. En los departamentos en los que sí se usa, las pruebas están a la vista: en los accidentes de tránsito, las muertes y los traumatismos de cráneo han disminuido prácticamente a cero. Estamos absolutamente en contra de que, por sensibilidad, en determinados casos no se exijan las medidas de seguridad. No es posible que se diga: "No; pobrecita la chiquilina. La conocemos, es del barrio, está estudiando" y se le permita circular en moto sin las necesarias medidas de seguridad como para prevenir los accidentes. Tampoco nos pueden decir: "Dejalo, pobrecito. Es un gran trabajador, un gran amigo". Estamos de acuerdo con la sensibilidad, pero en este caso no podemos admitirla. A las autoridades tenemos que pasarles la misma factura que a los Intendentes, sean o no de nuestro Partido, en el entendido de que todo esto implica seguridad para todos y es necesario hacer cumplir las disposiciones, las reglamentaciones y ni qué hablar de las leyes vigentes en materia de seguridad vial.

Es importantísimo que la gente tenga conciencia, educación y cultura, pero eso lleva mucho tiempo. Por eso en esta Cámara hemos presentado un proyecto de ley para que se eduque en materia de tránsito desde la escuela y en la educación media básica, ya sea Secundaria o UTU. Creo que hay que avanzar en ese sentido. Asimismo, se podría trabajar para que las penas fueran más duras. Muchas personas sostienen que nosotros somos hijos del rigor. No lo comparto, pero sabemos que cuando duele el bolsillo, todos se previenen.

De manera que creo que hay mucho por hacer. Celebro enormemente que demos otro paso. Entiendo que este es un muy buen avance. Como decían algunos señores Diputados que me precedieron en el uso de la palabra, es necesario reconocer el trabajo de la Unasev. Me parece muy bueno que se vuelva a discutir acerca del "premio" -entre comillas- o de la bonificación de la compra de vehículos que tienen más elementos o instrumentos de seguridad. Recordemos que hace pocos días en varios artículos de prensa se hizo un profundo análisis del récord de ventas de autos cero kilómetro en nuestro país. Los que más se han vendido son los más chicos, que tienen mucho confort para quienes conducen o viajan en él, pero son los que están más desprovistos de los elementos de seguridad.

Me parece muy bueno retomar este tema. Estamos dando un paso más en esta materia y estamos muy contentos por ello. Como decía anteriormente, hacemos un reconocimiento muy importante al trabajo de la Unasev. De todas maneras, insisto en que es muy importante que más allá de la ley que aprobaremos hoy, haya orientación y educación y se realice el control, aplicando el rigor de la autoridad, del cumplimiento de las normas, porque todos sabemos que la inmensa mayoría de los accidentes de tránsito se producen por negligencia.

Reitero que con mucho gusto acompañaremos este proyecto.

**26.- Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional. (Se disponen normas complementarias a la Ley N° 18.191).**

—Continúa la consideración del asunto en debate.

**SEÑOR POSADA.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR POSADA.-** Señor Presidente: finalmente sabemos qué estamos tratando. Si hubiéramos tenido desde el principio el proyecto de ley aprobado por la Comisión, todos nos habríamos ahorrado algunos comentarios, tanto respecto del proyecto del Poder Ejecutivo como del que fue aprobado por el Senado.

Ahora bien, creo que el trabajo realizado por la Comisión de Transporte y Obras Públicas de nuestra Cámara es muy positivo porque tomó en cuenta aquellos aspectos que recibieron los mayores cuestionamientos y, sobre todo, tuvo la capacidad de aplicar sentido común para resolver aspectos que, tal como fueron aprobados por el Senado, habrían dado lugar a una situación realmente insostenible. Pensemos, simplemente, en el traslado de escolares que realizan las compañías de transporte interdepartamental; a veces es por pocos

kilómetros, pero en general van parados. Esa situación hubiera generado la obligación a las compañías de no transportar a los niños. Creo que esa situación se termina resolviendo con mucho sentido común, como era debido, es decir, de acuerdo con las capacidades técnicas de los propios vehículos y en atención a la realidad, que sin duda es realmente preocupante.

Otro aspecto que señaló el señor Diputado Radío quedó cubierto porque ahora se habla de la circulación por rutas nacionales. Es decir que todos los vehículos de transporte, sean de corta, mediana o larga distancia, que transiten por rutas nacionales están obligados a cumplir con la normativa vinculada al uso de los cinturones de seguridad. Me parece que este también es un aspecto importante que ha sido contemplado en este proyecto.

Lo tercero que queríamos mencionar, a lo cual se han referido los Diputados José Carlos Cardoso y Jaime Trobo, tiene que ver con la imposición sobre los vehículos de transporte, en particular, aquellos que tienen mayores niveles de seguridad. Este es un contrasentido entre la política tributaria y la política en materia de seguridad de transporte. En este aspecto no hay correspondencia. Si realmente debemos promover el transporte en vehículos seguros, tenemos que tener una actitud equivalente desde el punto de vista tributario. En ese sentido, sería lógico que los costos inherentes a los elementos de seguridad no fueran tenidos en cuenta para la aplicación del Imesi. Consecuentemente, de ese modo se podrían solucionar otros aspectos directamente relacionados con el costo de los vehículos -sin duda el Imesi tiene un peso sustancial: en muchos casos representa el 50% del valor del vehículo; tal es la imposición que se desarrolla en nuestro país para los vehículos de transporte, que se siguen considerando como un bien suntuario- y también la derivación que tendrían los cambios en el precio de las patentes y en el de los seguros. Desde ese punto de vista, si en el cálculo del Imesi se descontara lo correspondiente a los elementos de seguridad que poseen los vehículos, habría una verdadera sincronización entre la política en materia de seguridad del transporte y la política tributaria.

Señor Presidente: básicamente esto es lo que queríamos señalar. Nosotros vamos a acompañar este proyecto y reiteramos nuestras felicitaciones al trabajo de la Comisión de Transporte y Obras Públicas de esta Cámara.

**SEÑOR BEROIS.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR BEROIS.-** Señor Presidente: considero que este proyecto es bueno y como dijeron los compañeros, lo vamos a votar; pero me parece importante formular algunas consideraciones que hacen a tantas normas que votamos acá, también relativas a los

Gobiernos Departamentales, cuando hacemos espectaculares leyes que no se aplican. No se trata de pasar la culpa a alguien; creo que todos tenemos algo de responsabilidad.

Cuando se trataba de cobrar más impuestos a los ciudadanos -y lo digo con respecto a la patente única-, todos estuvieron de acuerdo. No importaron las autonomías departamentales: había que cobrar más al ciudadano. Inclusive, llegamos a hacer normas para que fueran castigados los Gobiernos Departamentales que no aplicaban lo que les correspondía de acuerdo con la Constitución y a la ley. Cuando se trata de materia impositiva somos duros; ahora bien, en esto que es mucho más importante, que hace a la vida de los ciudadanos, que es un problema fundamental para la convivencia -teniendo en cuenta lo que hoy está pasando en una sociedad intolerante, en la que precisamente hay falta de respeto a las normas-, decimos que vamos a consultar al Congreso de Intendentes con respecto a las sanciones. Supongo que el Congreso de Intendentes habrá dado su punto de vista en este sentido. Pero el momento más importante de todo esto es la de aplicarlo; ello es claro. Entonces, ¿vamos a ponernos nosotros como representantes de los Gobiernos Departamentales? Y más en una política de cercanía que existe en los Gobiernos Departamentales del interior, ¿vamos a poner a un inspector a controlar esto?

El artículo 7º exige chalecos o camperas reflectivas. ¡Vaya problema tuvieron para hacer poner el casco! ¡Vaya problema tienen hoy -ninguna Intendencia se salva- para controlar, inclusive, los ruidos molestos, los caños de escape libres, ciclomotores sin chapa!

En los últimos tiempos hemos visto fotos de un mar de vehículos requisados en algunas Intendencias. Estoy seguro de que si las recorremos todas también veremos que tienen un mar de bicicletas y de todo lo demás.

A la hora de aplicar las normas todos tenemos que ser responsables y no dejar solos a los Gobiernos Departamentales y al inspector que para a un infractor. Tampoco a quien tiene la responsabilidad política de dirigir el Gobierno Departamental. Tenemos que asumir nuestra cuota parte.

Creo que lo que hace la Unasev es bueno y lo seguirá siendo en materia educativa. Todos debemos contribuir en materia educativa, inclusive la educación primaria y la secundaria. Debemos ponernos de acuerdo todos y no adjudicar la responsabilidad al otro. Es decir, analizar cómo aplicaremos estas medidas de la mejor forma, y no pasar la pelota a otro, porque de lo contrario vamos a seguir haciendo leyes buenas, que tienen la mejor intención pero no se van a aplicar.

Lo que dije lo tenía que decir. Es muy fácil venir del campo, como vengo yo, y

apenas haber leído el proyecto. El trabajo de la Comisión fue muy serio, pero tengo que decir esto porque a la hora de aplicar las normas es fundamental no trasladar responsabilidades. La Unasev, los Gobiernos departamentales, el Ministerio del Interior, todos tenemos que ponernos de acuerdo para trabajar en conjunto.

Somos drásticos y violamos las autonomías departamentales para cobrar más, pero esto es mucho más importante que recaudar más porque hace a la vida de los ciudadanos. Me parece que aquí tenemos que legislar y ser duros en la aplicación de las normas, y no trasladar responsabilidades, sino todos asumir aquellas que nos correspondan.

Gracias, señor Presidente.

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

**SEÑOR CERSÓSIMO.**- Señor Presidente: vamos a votar afirmativamente el proyecto. Ya lo hizo el señor Diputado Osta en la Comisión.

La problemática de la siniestralidad y del tránsito azota la salud y la vida de los uruguayos. No es un tema de posturas políticas ni partidarias, sino que debemos estar todos juntos para encontrar una solución al tema de la seguridad y preservar la vida de la gente, porque esto avanza en forma muy negativa.

Las estadísticas son alarmantes. Hay 72 lesionados por día, y 256 muertos en los primeros seis meses de este año. De manera que esto justifica la urgencia y las medidas que se están adoptando. Al costo en vidas y a la integridad física hay que agregar los materiales, en los seguros y los servicios de atención a la salud.

En el proyecto de ley se derivan algunas obligaciones y cargas económicas que va a tener que soportar la gente, los conductores. Indudablemente, se requerirá que esos costos sean mitigados con algún alivio tributario, que los hagan más fáciles de adquirir, más accesibles a la hora de la reglamentación y de exigirlos como una obligación al conductor.

Indudablemente, esto no alcanza y debe ser acompañado por una mejora en la infraestructura vial, en el estado de las vías y caminos, en las aceras, en la iluminación. También por el control preventivo de la circulación vial, que no debe ser meramente sancionatorio. Los uruguayos estamos cansados de ver que esto sucede y no conduce a nada; no mejora la cultura ni la educación y tampoco corrige conductas que es necesario adoptar para en este sentido.

El tema nos preocupa porque, de todos los departamentos, el nuestro, San José, está a la cabeza en cuanto a siniestralidad y fallecimientos. En ese sentido, reiteradas veces hemos solicitado la realización de obras de infraestructura que no han sido contempladas



en el Presupuesto, y por tanto no se han llevado a cabo. Concretamente, una de las vías más peligrosas y de mayor siniestralidad es el tramo de la Ruta Nacional N° 3 entre la Ruta Nacional N° 1 y la capital del departamento.

Estamos conformes con este proyecto, que atiende y soluciona aspectos fundamentales a la hora de preservar la vida y la integridad física de los conductores y pasajeros, y aún la de los peatones, a quienes se les exigen obligaciones determinadas que son imprescindibles para evitar los siniestros.

Por lo tanto, vamos a apoyar este proyecto de ley a fin de mejorar la seguridad vial en nuestro país.

Era cuanto tenía que decir, señor Presidente.

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

**SEÑOR NÚÑEZ (don José Luis).**- Señor Presidente: nosotros acompañamos este proyecto de ley y lo votamos en la Comisión. En lo que me es personal, y en nombre de mi Partido, conjuntamente con otro compañero hicimos algunos aportes.

En términos generales, apuntamos a mejorar y complementar la ley existente en materia de seguridad vial, que es la Ley N° 18.191. En ese sentido, la sanción que vino del Senado se modificó sustancialmente. Voy a mencionar algunos temas, como el de las discapacidades, que resultaba de difícil aplicación. Sin embargo, en un acuerdo político se logró eliminar de este proyecto porque su aplicación iba a generar muchos inconvenientes.

También hicimos algunos aportes en el artículo 11 con respecto a la distinción entre las bicicletas de paseo, las de trabajo y las de competencia, a efectos de que cumplieran lo que establece el proyecto.

Por otra parte, se discutió y se llegó a un acuerdo respecto al artículo 15 de este proyecto, que refiere al maletín de seguridad vial. Sin perjuicio de que su aplicación pueda llamar la atención, entendemos la gradualidad en la aplicación y en la exigencia del maletín en los distintos vehículos. Se sugiere al Poder Ejecutivo que la reglamentación establezca una gradualidad: que primero sean los cero kilómetros, luego los usados, y en el contenido del maletín.

Estos son ejemplos de nuestra participación en la confección de este proyecto de ley, remarcando que en este tema todo es siempre poco, y quizás el texto de la ley no pueda contemplar todas las situaciones. Por ello, no solo vamos a ser seguidores de la aplicación de esta ley, sino también de su reglamentación, porque de esta dependerá de que sea aplicable.

Gracias, señor Presidente.

**SEÑOR SOUZA.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR SOUZA.-** Señor Presidente: hemos querido intervenir para expresar nuestro beneplácito por la aprobación de este proyecto de ley que estamos considerando. Nos congratulamos y celebramos su aprobación, porque en él se establecen medidas que apuntan a disminuir un flagelo que vive nuestra sociedad, que siega vidas y trastoca destinos de uruguayas y de uruguayos, en su mayoría jóvenes. Cuando miramos un informativo, escuchamos o leemos las noticias, advertimos consternados cómo la imprudencia, la impericia, la falta de controles, siegan la vida de cientos de uruguayos, por lo general, de las generaciones más jóvenes.

Por lo tanto, saludamos con entusiasmo las medidas que están contenidas en este proyecto de ley. Sin lugar a dudas, deberán ser puestas en práctica con el rigor y la responsabilidad de quienes después deben hacer valer o transformar en algo vivo lo que es letra muerta en la ley.

Creemos que en los últimos años hemos dado pasos sustantivos respecto a la sensibilidad de la sociedad toda. Este es un problema muy grave que implica invertir sumas siderales para atender las consecuencias de los siniestros de tránsito. Hemos ido sensibilizándonos, inclusive hasta con los términos. Tradicionalmente, cuando nos referíamos a un siniestro de tránsito, hablábamos de un accidente, pero como bien dice la promoción para sensibilizar a la población que está haciendo la Unasev, si se puede evitar, no es un accidente, sino un siniestro. Esas son palabras que se van incorporando a nuestro acervo, que implican sensibilidad.

Quienes diariamente manejamos, vemos que en el tránsito se cometen -y muchas veces cometemos- maniobras imprudentes o faltas de pericia, que ponen en riesgo nuestra vida y la de nuestros semejantes. Hace tiempo, inquietos por esa situación -al igual que muchos otros compañeros Diputados que han tomado la iniciativa, han participado y discutido estos temas en la Comisión-, tomamos contacto con los compañeros que integran la Unasev para compartir algunas ideas y propuestas, y no enteramos también de las iniciativas que tenía la Unasev. Con beneplácito comprobamos que todos teníamos una misma orientación, un mismo enfoque acerca de cuál era el objetivo. Muchas de las cuestiones que planteamos, que considerábamos medidas imprescindibles a implementar, ya estaban en proceso de discusión en la Unasev.

Por eso, hoy nos encontramos fundamentando entusiastamente nuestro voto afirmativo a este proyecto de ley.

En lo que respecta a la seguridad de los vehículos de cuatro ruedas, debemos decir que la vida de nuestros conciudadanos tiene tanto valor como la de los ciudadanos del primer mundo. Hoy, las reglas y las normas de seguridad que rigen en el Primer Mundo son de carácter inexcusable, obligatorias para todas las empresas armadoras de vehículos y, por lo pronto, no transitan vehículos que no cumplan con las normas mínimas de seguridad, en las que nosotros hoy, afortunadamente, estamos avanzando con la aprobación de algunos proyectos como este, en el que se hace referencia al airbag y al ABS.

Este es un gran avance, pero habría sido nuestro deseo que se incorporaran algunos otros instrumentos y adelantos tecnológicos que hacen a la seguridad vial, como los sensores de proximidad -sin que medie la acción del conductor, reduce automáticamente la velocidad-; esperamos que en el futuro sea posible incorporarlo como un elemento más de seguridad. Tal vez, también se podrían implementar otros adelantos que la ciencia y la tecnología van poniendo a disposición del hombre.

Coincidimos absoluta y plenamente con lo que han expuesto algunos compañeros Diputados en cuanto a que, a través de los impuestos que pagan los vehículos y rodados debería haber una promoción del Estado para abaratar o facilitar el acceso a aquellos vehículos que cuenten con la mayor gama de elementos de seguridad. Entendemos que esa es una iniciativa privativa del Poder Ejecutivo y que no está contrapuesto a avanzar en ese sentido con la política que ha llevado adelante este Gobierno en cuanto a modificar los impuestos a los vehículos de alta gama. Si los legisladores conocemos algo de esos vehículos sabremos, precisamente, que son los que vienen dotados de la mayor cantidad de elementos de seguridad, y no los de más baja gama, que son a los que más fácilmente puede acceder la población. Creemos que ello es absolutamente compatible y esperamos con ansias que el Poder Ejecutivo de mi Gobierno tome iniciativa a efectos de aliviar la carga tributaria sobre los vehículos de uso utilitario y ciudadano, por sus valores, para que se introduzcan todos estos elementos de seguridad.

Un aspecto que ha estado presente en la tarde de hoy tiene que ver con la forma en que se ejecuta lo que establece la ley. También hemos escuchado que algunos ciudadanos que han obtenido el respaldo del pueblo para ejercer algunos roles de Gobierno, a contrapelo de lo que indican las estadísticas y las evidencias científicas, han manifestado -esperamos que hayan cambiado de opinión con el tiempo- que el uso de algunos elementos de seguridad no sería de aplicación en su comarca o departamento. Creemos que es un pésimo mensaje que mandamos a nuestros ciudadanos, cuando la Constitución de la

República nos mandata como Estado a velar por la integridad, la seguridad y la salud de nuestra población.

También entendemos las dificultades que hay de ejercer el contralor por parte de los Gobiernos Departamentales. Habríamos deseado que se creara una Policía Nacional de Tránsito -así lo expresamos en su momento a los compañeros de la Unasev-, con jurisdicción en todo el territorio nacional y no solo en las rutas nacionales, porque uno de los cometidos que tiene la policía es velar por la seguridad y la integridad de los habitantes del país. Creemos que en el futuro deberíamos trabajar para transformar o crear la Policía Nacional de Tránsito, con jurisdicción en absolutamente todo el territorio nacional.

Se ha anunciado la famosa libreta por puntos -esperamos que se concrete lo antes posible, porque es otro elemento que va a contribuir a generar un marco más seguro para el tránsito ciudadano-, pero consideramos que en el territorio nacional hay mucha gente conduciendo vehículos que comete impericias en forma constante -lo hemos constatado-; basta una simple mirada para darse cuenta de ello. Uno se pregunta: ¿dónde sacaron la libreta, si la tienen? ¿Cuáles son los criterios que se adoptan? Cada ciudad tiene un criterio y un nivel de exigencia diferente para otorgar una libreta de conducir. ¿No es hora de que haya una normativa nacional de sentido común y de que las exigencias para manejar sean las mismas en Montevideo, Rivera, Artigas, o en cualquier otra ciudad o localidad del país? ¿Acaso los ciudadanos uruguayos no nos trasladamos dentro y fuera de los límites de nuestros departamentos y utilizamos vehículos teniendo muchas veces un escasísimo conocimiento de la complejidad del tránsito en otras ciudades que no nos son habituales?

Es absolutamente imperiosa y urgente la puesta en funcionamiento del Registro Único Nacional de Infractores para que podamos hacer un seguimiento de la conducta de cada uno de nosotros a la hora de transitar en nuestras ciudades y rutas nacionales. Era común hasta hace muy poco tiempo -afortunadamente en eso se ha avanzado-, que alguien a quien se retiraba la libreta por una infracción concurriera al departamento vecino a sacar una nueva, con la excusa de que la había perdido o la estaba sacando por primera vez. Eso sucedía porque no existe un Registro Nacional Único de Infractores.

Creemos que el país tiene que avanzar en estas medidas para poder realmente dar un vuelco a la cultura que hemos arrastrado. Me sumo a la exhortación, al anhelo planteado en Sala acerca de que debemos tener una política educativa agresiva -si vale el término- partiendo de nuestros niños en lo que tiene que ver con la seguridad en el tránsito. ¿Cuántos de nosotros hemos ido tomando conciencia de temas como el medio ambiente, que hacen a la sensibilidad humana, a partir de las políticas educativas que sensibilizaron a

nuestros niños? Ellos son nuestros jueces más severos si violamos aquellas cosas que les fueron enseñadas como un orden inquebrantable si queremos vivir en armonía con la naturaleza. De la misma manera creo que tendremos jueces implacables si desde su más temprana edad nuestros hijos son educados en esta materia, porque van a ser nuestros censores cuando cometamos arbitrariedades irresponsables en el manejo.

**SEÑOR OLIVERA.-** ¿Me permite una interrupción?

**SEÑOR SOUZA.-** Sí, señor Diputado.

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

**SEÑOR OLIVERA.-** Señor Presidente: evidentemente, este es un proyecto que, con una serie de medidas, tiende a preservar la vida, pero tendremos que profundizar muchísimo más porque estamos corriendo detrás de un mercado automotor que, inclusive, sirve para medir el bienestar económico de la sociedad. No tenemos ningún elemento de regulación para saber cuántos autos circulan en nuestras vías públicas y nunca tendremos una infraestructura capaz de sostener un mercado automotor que año a año crece exponencialmente. En este último tiempo el Parlamento ha tomado una serie de medidas en lo que tiene que ver con estos temas. Nosotros tenemos informes alarmantes de la accidentalidad; si estas muertes sucedieran por posesión de armas, las estaríamos prohibiendo automáticamente. Con respecto al tránsito, hubo seiscientas muertes por accidentes el año pasado y en el 80% participaron birrodados, motos. Las Intendencias de todo el país están saturadas de motos incautadas por falta de documentación, de instrumentos de seguridad, de patente, que circulan sin que la persona que maneja tenga libreta. Todo esto ha sido absolutamente demostrado, y nosotros asistimos pasivamente a la venta de motos como parte de la economía de mercado, como mercadería que se comercializa. Cualquiera sabe que compra una moto y se la descargan desde un camión en la puerta de la casa sin que se exija ninguna documentación aparte del dinero para comprarla. En esto también deberíamos avanzar y dar instrumentos legales a todas las Intendencias, inclusive poniendo límites a la compra de motos. Quien las compra debe ser responsable, tener acreditación, documentación y levantarla con libreta, lo cual implica una responsabilidad. Sin embargo, nada de eso sucede y no tenemos instrumentos que nos permitan resolver lo que es muy caro para las Intendencias y que pagan los contribuyentes, ya que hay que pagar custodia y alquilar un lugar donde depositar las motos. Ello representa un costo para los ciudadanos y debemos tener instrumentos que nos permitan resolver esta situación.

Gracias, señor Presidente.

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

**SEÑOR SOUZA.**- Señor Presidente...

**SEÑOR GAMOU.**- ¿Me permite una interrupción?

**SEÑOR SOUZA.**- Sí, señor Diputado.

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

**SEÑOR GAMOU.**- Señor Presidente: en primer lugar, creo que merecen un reconocimiento la Unasev, el Banco de Seguros del Estado y algunas organizaciones como la Fundación Gonzalo Rodríguez, que han colaborado en esto.

En segundo término recuerdo, señor Presidente, que allá por 1995, cuando recién ingresamos al Cuerpo, el primer proyecto de ley que planeamos juntos fue el seguro contra terceros, que logramos sacar, aunque vaya si tardó.

En tercer lugar, considero que lo que planteó el señor Diputado José Carlos Cardoso es absolutamente necesario, porque este proyecto de ley es condición necesaria pero no suficiente. En ese sentido, tenemos una semana para trabajar una minuta de comunicación al Poder Ejecutivo con dos temas fundamentales: estimular la incorporación de elementos de seguridad como los que manifestó el señor Diputado José Carlos Cardoso -todos estuvimos de acuerdo-, el airbag -el globo- y el ABS y, por otro lado, tener en cuenta algo que manifestó el señor Senador Penadés el año pasado: estimular a las Intendencias a hacer cumplir la ley que establece la obligatoriedad del casco.

Por lo tanto, sin apuros, perfectamente podemos buscar la semana que viene una minuta de comunicación, procurando estimular la incorporación de elementos de seguridad para ayudar a esta ley.

Gracias por su tolerancia, señor Presidente.

**28.- Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional. (Se disponen normas complementarias a la Ley N° 18.191).**

—Continúa la consideración del asunto en debate.

Tiene la palabra el señor Diputado Casas.

**SEÑOR CASAS.**- Señor Presidente: creo que todos compartimos el espíritu del proyecto. La sangría que hemos sufrido de coterráneos, de pobladores, de amigos, nos ha tocado en nuestra sensibilidad para que reaccionemos a tiempo, y esta es una respuesta rápida.

Como decía el señor Diputado Berois, la realidad del proyecto nos va a hacer dar con la práctica. Este proyecto se puede ver de forma teórica; él se refería al chaleco, que debe estar identificado; lo mismo pasó con el casco. Será cuestión de acostumbrarnos, de enseñanza, de educación.

Así como también señalaron los compañeros lo que tiene que ver con los implementos de seguridad para los vehículos, creo que en el futuro deberíamos incentivar la parte educativa. En nuestro departamento se ha trabajado mucho en ese sentido, y hace pocos días, con motivo de realizarse el Sudamericano de Karting, se inauguró la escuela para conductores, lo que es muy positivo y va a dar frutos, aunque va a llevar tiempo.

Asimismo, nos gustaría ver en la reglamentación alguna disposición en cuanto a los dispositivos para los ómnibus, para los choferes, para el control del tiempo que ellos manejan en las flotas. Hay muchas causas de accidentes que se achacan a los extensos peregrinajes a que se ven obligados los choferes cuando tienen que llenar la vacante de algún compañero. Este es un motivo para la distracción que muchas veces ocasiona accidentes fatales en los ómnibus. Por esta razón creemos que en la reglamentación también deberían incluirse los dispositivos para los choferes de ómnibus, sobre todo, los de líneas interdepartamentales, como ocurre en varios países del mundo.

Por otra parte, comparto lo que tiene que ver con la Policía de tránsito, que hace un momento mencionaba el Diputado preopinante. Creo que hay que trabajar en ese sentido.

También debería tenerse en cuenta una realidad, que es el aumento del parque de autos y motos. Los vehículos nuevos han llevado a que se haya producido un aumento de la velocidad y la caminería no acompaña la nueva realidad que hoy se está viviendo.

Asimismo, creo en la acción de la Unasev, como rectora en materia de tránsito; no debería apartarse de su trabajo técnico e ir al interior a hacer manifestaciones políticas, lo cual muchas veces no condice con el cometido de un organismo que debe ser instructor en materia de tránsito.

**SEÑOR PEDREIRA.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR PEDREIRA.-** Señor Presidente: no pensaba hacer uso de la palabra, pero en vista de que cuando estamos todos de acuerdo parece que hay necesidades partidarias y demás, y después de escuchar un montón de cosas, quiero dejar aclarado que, por ejemplo, me llevé la muy buena sorpresa de que el tema tal vez se haya tratado como si fuera una política de Estado, de una forma muy integral, además de que atiende muchos de los aspectos que se han vertido en Sala.

Por ejemplo, ha atendido a todas las organizaciones civiles de la sociedad que han trabajado en el tema y recoge el sentir popular en ese sentido, la idiosincrasia del interior y la aplicabilidad de la ley. Como dijeron legisladores que me precedieron en el uso de la palabra, esta iniciativa tuvo en cuenta un montón de aspectos que tienen que ver con la

forma de comportarse en el interior y en los pueblos más chicos.

Creo que también se tuvo en cuenta el aspecto central, que es salvaguardar vidas. En este país la principal causa de muerte son los accidentes de tránsito y en esa emergencia sanitaria se tiene en cuenta este aspecto. Por ahí hay un mandato constitucional que recoge lo que tienen que hacer los Intendentes en el territorio. Me refiero al artículo 275, párrafo noveno de la Constitución, que establece claramente cuáles son sus competencias, además de las autonomías.

Me quedo con eso, que recogió el aporte de todo el mundo. Cuando digo "todo el mundo" me refiero a que trascendió el ámbito de los legisladores y a que recoge el sentir popular, sobre todo buscando salvaguardar vidas. Reitero: me quedo con eso y termino. Sé que los tiempos apremian y que hay muchísimas cosas más para considerar. De todas formas, iba a fundar mi voto en diez segundos y creo que lo hice en quince.

Muchas gracias, señor Presidente.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Se va a votar si se pasa a la discusión particular.

— Sesenta y ocho en setenta: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

**SEÑOR POZZI.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR POZZI.-** Señor Presidente: quiero proponer a la Cámara que se suprima la lectura y que el proyecto se vote en bloque, excepto el artículo 17, del que solicito su desglose.

**SEÑOR TROBO.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR TROBO.-** Señor Presidente: voy a fundar el voto que daré a la aprobación del proyecto de ley, manejando dos informaciones que me parece importante la Cámara conozca. En este Cuerpo se ha manifestado una voluntad que parece unánime, de estimular la preocupación del Poder Ejecutivo para que eventualmente se ponga a trabajar en un proceso de desgravación de los equipamientos de seguridad de los vehículos.

En ese sentido, quiero señalar que en la Comisión de Hacienda, con fecha mayo de 2011, Repartido N° 570 que corresponde a la Carpeta N° 816/2011, hay un proyecto de ley presentado por legisladores del Partido Nacional -es justo decir que fue redactado por la señora Diputada Alonso, quien invitó a varios Representantes a firmarlo-, que en su artículo 1° establece: "Facúltase al Poder Ejecutivo a exonerar el IMESI (Impuesto Específico Interno), para la importación de autos con sistema de frenos ABS y airbag [...]".



Me parece que este es un material interesante sobre el que se podría trabajar para expresar al Poder Ejecutivo a través de una minuta de comunicación o, en su defecto, un proyecto de ley que lo faculte, una desgravación en ese sentido.

Por otra parte, quiero aprovechar la ocasión para señalar que el proyecto de ley que hemos votado en general, contiene alguna disposición que va en dirección de un viejo reclamo, que ha llevado mucho tiempo de gestiones de organizaciones no gubernamentales, en particular, la Fundación Gonzalo Rodríguez, que recuerda al malogrado gran deportista uruguayo, Gonzalo "Gonchi" Rodríguez. Su hermana está al comando -digamos- de dicha fundación, que se creó a partir del seguro que cobró la familia Rodríguez por el fallecimiento de Gonzalo en un accidente automovilístico. Una de las tareas que han encarado fue la de hacer un lobby positivo, una presión positiva sobre las autoridades para que se dicte una reglamentación vinculada con las seguridades en los vehículos de transporte escolar. Creo que ello está bien y que es justo que en esta instancia parlamentaria de coincidencias políticas, también reconozcamos esa lucha que desde hace mucho tiempo lleva adelante esa organización, en particular, "Nani" Rodríguez, en cuanto al tema que fue consagrado en este proyecto de ley.

**SEÑOR BERNINI.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR BERNINI.-** Señor Presidente: tengo una satisfacción importante en la medida en que este proyecto de ley, que todos caracterizamos como bueno, representa un avance, y vamos por más. Ya se están manejando algunos aspectos que me parecen muy interesantes.

A la hora de votar esta iniciativa debo recordar que en la Legislatura pasada yo fui el miembro informante del proyecto de ley relativo al seguro de responsabilidad civil obligatorio, que no logró la unanimidad que se alcanza ahora, porque se llegó a plantear lo que podría haber representado, de qué manera hubiera afectado la vida de aquel pobre tipo que tenía un camioncito desvencijado y que no daba con la calidad necesaria. Es más: se llegó a expresar que las motos no debían ser incluidas dentro del seguro obligatorio.

Creo que de aquel momento a este deben haberse vendido unas trescientas mil motos más y todos sabemos lo que esta realidad representa en cuanto al riesgo.

Como decía, es una satisfacción que avancemos en normas de seguridad de este tipo, en prever a través de leyes avances en materia de seguridad y de defensa de la vida. Quizás en aquel momento no todos estábamos en la misma sintonía.

Gracias, señor Presidente.

**30.- Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional. (Se disponen normas**

**complementarias a la Ley N° 18.191).**

——Continúa la consideración del asunto en debate.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el procedimiento sugerido por el señor Diputado Pozzi, de suprimir la lectura de los artículos, votarlos en bloque, excepto el artículo 17, que será desglosado.

——Setenta y seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión los artículos 1° a 16 y 18.

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

——Setenta y seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 17.

**SEÑOR POZZI.-** Pido la palabra.

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

**SEÑOR POZZI.-** Señor Presidente: con los compañeros de la Comisión elaboramos una redacción sustitutiva para el artículo 17, que vamos a acercar a la Mesa.

**SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).-** Léase por Secretaría el sustitutivo del artículo 17, presentado por los señores Diputados Caggiani, Julio César Fernández, Osta, José Luis Núñez, Pedreira, Pozzi y Ricagni.

——En discusión.

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

——Setenta y cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

**SEÑOR POZZI.-** ¿Me permite, señor Presidente?

¿No corresponde que votemos negativamente el artículo 17 tal como viene de la Comisión?

**SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).-** Como hay acuerdo de la Comisión no hace falta que lo votemos, señor Diputado.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

**SEÑOR ASTI.-** ¡Que se comunique de inmediato!

**SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).-** Se va a votar.

——Setenta y cuatro en setenta y cinco: AFIRMATIVA.

**SEÑOR ASTI.-** Pido la palabra para una cuestión de orden.

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

**SEÑOR ASTI.-** Señor Presidente: en la Mesa hay una moción para convocar a la Cámara a levantar el receso y realizar mañana una sesión extraordinaria con un orden del día que también se acercó a la Presidencia. Creo que sería conveniente que la votáramos ahora,

porque durante el tratamiento del próximo tema podría resultar más complicado.

**SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).**- Todavía no ha llegado esa moción a la Mesa, señor Diputado.

Según el Reglamento y la Constitución, la Cámara debe resolver si decide tratar como grave y urgente el tema que figura en cuarto lugar del orden del día; luego de hacerlo, no habrá ningún inconveniente en votar la moción mencionada por el señor Diputado.