

**PRIMER SIMPOSIO DEPARTAMENTAL
DE CONCIENTIZACIÓN DE LA
SEGURIDAD VIAL**

7 de mayo de 2022

Junta Departamental de Canelones

Asisten:

Alejandro Draper

Presidente de la Unidad Nacional de Seguridad Vial

Dra. Marianel Carlotto

Jefa de Emergencias del hospital Dr. Hugo Soca

Marcelo Metediera

Director general de Tránsito y Transporte de IC

Adrián Bringa

Director de Ingeniería de Tránsito de la IC

Gustavo Mobilio

Director de Tránsito y Seguridad Vial de la IC

Arturo Borges

Presidente del Instituto de Seguridad y Educación Vial

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

MAESTRA DE CEREMONIA.- Buenos días a todas y todos los presentes. La Junta Departamental de Canelones les da la bienvenida al Primer Simposio Departamental de Concientización de la Seguridad Vial. En la mesa, contamos con la presencia del señor presidente de la Junta departamental de Canelones, edil Carlos Grille Motta; el señor presidente de la Comisión Permanente N° 2, Obras Públicas, Tránsito y Transporte, edil Julio Brum, y la señora vicepresidenta de la referida comisión, edila Marisol D'Albora.

Invitamos a hacer uso de la palabra al señor presidente de la Junta Departamental de Canelones, edil Carlos Grille Motta.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA JUNTA DEPARTAMENTAL.- Buenos días a todos y todas.

Sean todos bienvenidos, en nombre de la Junta Departamental. Damos un saludo especial al presidente y a la vicepresidenta de la Comisión Permanente N° 2, a las autoridades nacionales y departamentales, a los alcaldes, a los concejales, a los ediles que se encuentran presentes y al público en general.

Esta es una jornada de gran importancia, ya que lo que está pasando con relación a la seguridad vial nos compete a todos y a todas. Jóvenes y no tan jóvenes tenemos la misma responsabilidad con respecto a lo que está pasando en el tránsito.

Cuando veníamos hacía aquí, vimos un camión dado vuelta, a unas cuadras. Todos los días vemos cómo estos accidentes se llevan la vida, generalmente, de jóvenes, que tenían toda una vida por delante. Tenemos la problemática de las motos, de la velocidad.

Esta es una primera actividad, que sin ninguna duda tiene que ser el puntapié inicial para seguir concientizándonos de esto, tan importante, que es la seguridad en el tránsito.

Así que les deseo una muy buena jornada y reitero la bienvenida. Muchas gracias a todos. Además, como siempre, un saludo a los funcionarios de la Junta Departamental, porque sin ellos esto no sería posible.

Muchas gracias.

(Aplausos)

MAESTRA DE CEREMONIA.- A continuación, hará uso de la palabra el señor presidente de la Comisión Permanente N° 2 de la Junta Departamental de Canelones —Obras Públicas, Tránsito y Transporte—, edil Julio Brum.

SEÑOR BRUM.- En primer lugar, quiero darles los buenos días a todos.

Señor presidente de la Junta Departamental de Canelones, Carlos Grille, señores ediles, autoridades, público en general e invitados: en nombre de la Comisión Permanente N° 2,

Obras Públicas, Tránsito y Transporte y de la Junta Departamental de Canelones, tengo el honor de darles la bienvenida al Primer Simposio Departamental de Concientización de la Seguridad Vial, dando así comienzo al Mayo Amarillo.

La pandemia de los siniestros de tránsito es un tema que nos preocupa a todos. Esta pandemia le ha costado al Uruguay, entre los años 2015 y 2019, la pérdida de 32.000 años de vida saludable. En nuestras manos está el remedio para disminuir estas pérdidas. Es por ello que todos los integrantes de la comisión se han puesto a trabajar codo a codo, sin importar banderas políticas, para organizar todos juntos este simposio, que nos dará insumos para replicarlos en el resto del departamento.

Quiero dar las gracias a cada uno de los ediles, a la Junta Departamental de Canelones, a sus funcionarios, a la Intendencia de Canelones y a los invitados por hacer posible este evento.

Muchas gracias y bienvenidos.

(Aplausos)

MAESTRA DE CEREMONIA.- Con estas palabras de bienvenida, damos comienzo a la actividad. Invitamos al señor presidente de la Junta Departamental y a la señora vicepresidenta de la Comisión Permanente N° 2, edila Marisol D'Albora, a que ocupen sus bancas. Permanecerá en la mesa el señor presidente de la Comisión Permanente N° 2, edil Julio Brum, quien oficiará como moderador, acompañado de la señora secretaria de la comisión, funcionaria Natalia Porto.

Junto a la acreditación, a los invitados se les ha hecho entrega de una carpeta. Allí encontrarán el programa de la actividad y también hojas en blanco, para que, al finalizar cada exposición, hagan llegar a la mesa la inquietud o la consulta que deseen hacerle al expositor, la cual, con mucha amabilidad, será respondida.

SEÑOR BRUM.- Vamos a comenzar con la primera exposición de la actividad. Para ello, invitamos a integrar la mesa al señor Alejandro Draper, presidente de la Unidad Nacional de Seguridad Vial —UNASEV—.

(Pasa a integrar la mesa el señor Alejandro Draper)

Le damos la bienvenida y le cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR DRAPER.- Señor presidente de la Junta Departamental de Canelones, señores ediles, señores alcaldes, señores concejales, señor director de Tránsito, compañeros y compañeras que

nos están acompañando en esta instancia tan importante: les agradezco por encarar el tema desde la conciencia de cada uno de nosotros.

Para combatir la pandemia de covid-19 —la que aún continúa, no podemos bajar los brazos— es muy importante y una suerte tener vacunas. Lamentablemente, para combatir el tema que nos convoca no tenemos vacuna, depende de nosotros llevarlo adelante.

Hoy, aquí, queremos rendir cuentas. En mi calidad de presidente de la Unidad Nacional de Seguridad Vial —una vez más me siento honrado de integrar este directorio— entiendo que es muy importante rendir cuentas.

Con muchos nos conocemos desde la iniciación de esta unidad. Aquí veo a Arturo Borges, con quien hemos compartido tantos años combatiendo esta terrible pandemia, y lo seguiremos haciendo. En el año 2007, tuvimos el honor de integrar la primera directiva con diferentes compañeros, como Gerardo Barrios y Omar Rodríguez, a quienes siempre tenemos muy presentes.

Han pasado quince años y siempre creemos que tenemos que rendir cuentas de lo que se viene haciendo. Por eso, queremos hablar de cómo estamos haciendo nuestro trabajo y en qué nos basamos. Nos basamos en cuatro pilares que para nosotros son fundamentales: la educación, la fiscalización, la descentralización y la coordinación. Todos ellos, lógicamente, tienen que ir de la mano de una gestión que debe ser ejecutiva y que hay que llevar adelante cuanto antes, porque todos sabemos que los tiempos del Estado no son los que quisiéramos, las cosas siempre nos llevan algún día más.

(Se proyecta presentación)

Para nosotros, la educación es fundamental. Podemos decir muy tranquilamente que hemos podido llegar a toda la educación: primaria, secundaria y terciaria. Con respecto a eso, siempre hablamos —nos gusta reiterarlo— de un curso que se hizo, porque ha sido un gran logro a nivel terciario. El curso fue sobre el factor humano en la siniestralidad vial. Se dictó en Paysandú y Salto con un equipo bárbaro de profesores y asistieron los gurises de la Facultad de Medicina. De un total de 180 gurises, se anotaron 150 y aprobó más del 75 %. Eso, para nosotros, es fundamental. Allí sucedió algo de lo que siempre hablamos: operó la educación combinada con la descentralización. Digamos las cosas como son: muchas veces se habla de descentralización, pero de ahí a que se lleve adelante...

Tengo que decir que hemos recorrido todo el país y, por suerte, hemos encontrado al Estado en todo el territorio. La última vez que lo recorrí compartí momentos con el propio

presidente de la República, en el norte. Alguien que me precedió dijo: “Esto no tiene colores políticos”. ¡Pobre del que entienda que eso pasa por colores políticos! Este es un tema de todos y el compromiso debe ser de todos.

El ejemplo que mencioné con respecto a la educación, el curso que se dictó en el norte del país, es muy importante. Ahora se realiza en Montevideo. Tres mil quinientos chicos de la Facultad de Medicina lo están haciendo.

Cuando hablo de educación no puedo dejar de lado nuestra área. La UNASEV es una unidad pequeña, una unidad de Presidencia, órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo que se comunica con este a través del Ministerio de Transporte. Está integrada por veinte funcionarios, contando a los tres directores y al secretario. A su vez, tenemos diez áreas. Una de ellas es, lógicamente, la educación. Allí se estaba trabajando con el portal de Educantel. Hoy, por suerte, tenemos un portal propio. También estamos trabajando con el portal de la OPP. La novedad es que eso nos permite llegar a todos los departamentos, a todos los municipios para poder dictar diferentes cursos, que van a ser muy importantes para prepararnos para los grandes cambios que ya están establecidos por ley y que tenemos que afrontar. Más adelante veremos cuáles son. Así que esto es muy importante para nosotros y queremos destacarlo. Queremos resaltar lo que tiene que ver con los cursos que se dictan.

Estamos íntimamente relacionados y trabajando de muy buena forma con toda el área de salud. Se han hecho muchos convenios. Tenemos que resaltar cómo se viene trabajando con ASSE, Nos preocupa muchísimo la atención de las víctimas y de la red de víctimas y familiares. Queremos apoyarlas en ese tema tan delicado, como lo merecen, para poder llevar adelante la situación.

También tenemos el curso para conductores del Estado.

Tenemos proyectadas escuelitas viales en varios sitios. Esto es muy reciente, pero ya fue aprobado, dentro de los convenios que pensamos realizar, el de Salto, con la Comisión Técnico Mixta de Salto Grande. Allí instalaremos una escuela vial. A su vez, queremos cumplir con la ley y llevar adelante las regiones, para seguir cumpliendo con la descentralización y tener presente todos los días a la UNASEV en el norte del país.

Por otro lado, firmamos un convenio con el Banco de Seguros y estamos recorriendo el país con diferentes actividades. Asimismo, contamos con la presencia del ISEV —Instituto de Seguridad y Educación Vial—; aquí está presente su presidente, Arturo Borges. Para lo que tiene que ver con la enseñanza del uso de la silla de retención infantil, realizamos una actividad con la fundación Gonzalo Rodríguez. Sin duda alguna, nuestros brazos están trabajando directamente y mucho con el Ministerio de Transporte —a lo que nos referiremos cuando hablemos de la

fiscalización—, con el Ministerio del Interior y con Policía Caminera, a la que se está proveyendo de equipamiento y, a través del Ministerio del Interior, dotando, por ejemplo, de más vehículos y de otros elementos para llevar a cabo la fiscalización. Todos sabemos que la fiscalización es fundamental para dar cumplimiento a la normativa, que a veces se hace esquivar para todos, y precisamos un tironcito de orejas.

Llegamos a un convenio muy importante con la empresa de seguros MAPFRE, mediante el cual nos hicieron una gran donación de material, de libros. Se tratan de tres historias que hablan de casuísticas de siniestralidad vial y apuntan al área de Primaria. A los escolares les gustan mucho, y llevamos estos materiales por todo el país.

A nivel de lo que estamos haciendo alrededor del país, les contamos que entregamos cascos que se obtuvieron, más allá del convenio, a través de una donación muy importante que nos hizo FIA —Federación Internacional del Automóvil—. Esta donación se hizo efectiva a través de la UNASEV; el Automóvil Club del Uruguay tuvo mucho que ver con la gestión. Estamos recorriendo todo el país a los efectos de hacer entrega de los cascos porque, como ustedes saben, si hay un talón de Aquiles en este tema, son las motos. Nos lleva muchísimo tiempo prever y ver cómo avanzar en ello.

Justamente, lo que queremos, como dice la presentación, es fortalecer estos convenios. Como les decía, termina de aprobarse un convenio con MEVIR. Podrán preguntarse qué tiene que ver MEVIR con UNASEV; creemos que es fundamental llevar la seguridad vial al área rural. Tenemos que pensar en que, en todos esos barrios que se forman a través de MEVIR, podemos, por qué no, tener nuestra escuelita vial. Tenemos diagramadas y pensadas muchas formas, podrá ser en forma de escuelita vial o con señales claras para que el gurí, desde chiquito, tome conciencia de qué estamos hablando.

También está en trámite un convenio al que apostamos mucho, con la Secretaría de Deportes, a través de las plazas de deporte. Queremos que en ese ámbito sea algo normal que el chico vaya a hacer todo el deporte que crea conveniente y que también allí esté la señal de que la seguridad vial es algo fundamental. Esto sería para todas las edades, porque a estas plazas también concurren adolescentes y adultos mayores.

Asimismo, creemos que la descentralización es muy importante. En Canelones estamos para avanzar, y de muy buena forma, en lo que refiere a las unidades locales de seguridad vial. En cuanto a este asunto, tengo que recurrir a los años que tenemos en este tema. La primera ley nombra a las unidades departamentales, las UDESEV. Nosotros vimos que se creaban y se llevaban adelante, pero de alguna forma, esa velita que estaba prendida se iba apagando porque los insumos no eran suficientes o no se reunía lo suficiente en el tiempo como

para mantenerlas. Entonces, creamos, por ley, las unidades locales de seguridad vial —ULOSEV—.

Las unidades locales de seguridad vial son fundamentales. Nosotros creemos que estas unidades locales deben arrancar desde las intendencias, desde sus direcciones de Tránsito. A partir de allí, se deben delinear los diferentes trabajos con actores que son fundamentales en este tema, como el Ministerio del Interior, el área de la salud y todas aquellas personas, ya sean físicas o jurídicas, que quieran y se sientan comprometidas con estas unidades.

¿De qué forma pueden hacerlo? Acercándose a las unidades que se van formando oficialmente, porque lo formal tiene que ver en todo esto; también, a través de los trabajos y de ese ida y vuelta que queremos tener en base a la descentralización. Desde la UNASEV podemos aportar todo un abanico de cursos que tenemos, que son más de ocho, como aportamos los diferentes materiales que les enviamos a menudo.

Hablamos hoy de regionalizar. En lo que tiene que ver con la reglamentación de la UNASEV, ya hay un reglamento general. En lo que refiere a los encuentros semipresenciales, tengamos en cuenta que no podemos estar en todos lados de forma presencial; entonces, quedémonos con las cosas positivas que nos dejó el covid-19, las conexiones vía Zoom, que se pueden seguir haciendo y que, sin duda, dan muy buenos resultados.

Asesorar a las víctimas de siniestros de tránsito es primordial para nosotros. Hablábamos sobre el método; reiteramos que se trata de coordinar con las intendencias y municipios las políticas de UNASEV, siendo las ULOSEV las encargadas de ejecutarlas en territorio. Ese es el mensaje fundamental y es por donde tenemos que seguir avanzando.

La idea es que el material que estamos presentando quede para todos ustedes, pero quiero hacer algunas puntualizaciones, porque espero que se nos interprete bien. Se ha trabajado mucho y hay muchas cosas que van a publicarse en el primer capítulo del informe anual del año 2021, que saldrá la semana que viene. Lo que hicimos fue agregarle a la información anual, no solo lo que hace al capítulo de datos de los siniestros, sino un primer capítulo en el que se rinden cuentas de todo lo que se viene haciendo. Dentro de estas puntualizaciones, por algún lado se mencionan los cursos de seguridad vial para los municipios. Se está avanzando mucho en ellos y se están llevando adelante en un trabajo coordinado con la OPP; próximamente, todos ustedes estarán enterándose de cómo los vamos a realizar.

En la estrategia de la participación comunitaria, reiteramos, se buscó crear las unidades locales de seguridad vial —ULOSEV—. Hoy, tenemos 38 unidades funcionando, pero queremos que sean muchas más. A modo de ejemplo, según la proyección, la semana que viene estaremos en Río Negro y en Soriano creando nuevas unidades allí.

Ya mencionamos la fiscalización. En ese aspecto, es muy muy importante lo que se hace desde el Ejecutivo y desde las intendencias. Hoy, está en proceso —saben que siempre lleva un tiempo— la adquisición de 100 radares por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para colocar en todo el país. Esto toca muy de cerca un trabajo que hemos realizado desde UNASEV, que fue la encargada de proporcionarle al Ministerio de Transporte un relevamiento de todos los puntos rojos —así denominamos los lugares donde hay mayor siniestralidad— para la colocación de radares. Hasta donde yo sé y les puedo contar, van a ser 100 radares, pero dispuestos en 170 cajas. Es decir, algunas de ellas estarán vacías y los radares irán rotando su ubicación. A todos nos pasa que disminuimos la velocidad cuando vemos que hay una caja.

Es muy importante resaltar el trabajo de las intendencias en este tema. Particularmente la nuestra está haciendo un muy buen trabajo con los radares, que sabemos que se van a implementar. Es importante lo que nos manifestó el ministro de Transporte, y nos gustó mucho porque se trabaja en clave de país: “Vamos a comprar los radares, ¿quieren sumarse a la licitación? Con mucho gusto, intendencias del resto del país, vengan, que las llevamos adelante”. Esa es una señal de que no debe haber divisiones.

La misma política se establece en cuanto a la jurisdicción; todos sabemos de los celos que hay sobre si la jurisdicción es municipal o depende del Ministerio de Transporte. En ese caso, también la política de la cartera es “donde quieran y crean conveniente, pongan radares, no tenemos problema, al contrario, es para sumar”. Justamente, días pasados, ya lo hablamos con Marcelo Metediera porque es una buena señal de trabajo en conjunto.

También estamos aunando esfuerzos entre todos para la fiscalización del SOA, porque, lamentablemente, todavía no se controla, no se fiscaliza de la forma que todos quisiéramos.

Con respecto a la coordinación, lógicamente, lo mejor es tener mucho dinero y desde ahí empezar, porque es todo más fácil, pero créanme que de todos modos pudimos avanzar muchísimo. Lo que siempre decimos es que nos gusta sacar lo positivo de las cosas negativas. Por ejemplo, esta terrible pandemia nos enseñó que, como no podíamos estar en forma presencial, teníamos que coordinar con las diferentes áreas del Estado para poder avanzar. Así, aprendimos a llevar adelante, por ejemplo, los convenios entre distintos organismos, que han sido muy importantes.

Tenemos por delante nada más y nada menos que la reglamentación del permiso por puntos y las academias de manejo. Esto también está en la ley y hay que reglamentarlo, y se está realizando un muy buen trabajo con el Congreso de Intendentes, con la mesa formada para estos

efectos, que son compañeros que están muy abocados a la tarea, por lo que creemos que va a dar muy buenos resultados. Es decir, va a existir una licencia de conducir por puntos.

Actualmente, el Congreso de Intendentes está en contacto con la Unión Europea, por lo que estamos teniendo charlas con la Dirección General de Tráfico española. Los españoles están muy adelantados en este tema, aunque la idea original surgió en Francia. En su momento, el director europeo Pere Navarro nos dijo que había llevado a su equipo —lógico, están al lado— estuvieron allí un tiempito y “copiaron bien”, aunque suene un poco feo. Lógicamente, a ellos les llevó mucho tiempo adaptarse, porque hubo que ir cambiando. Por ejemplo, tuvieron que sacar sanciones de pérdida de puntos, porque había un número muy importante de licencias sin puntos. Entonces, hubo que ir regulando todo esto.

Ese proceso lo estamos haciendo en Uruguay; quien nos acompaña es un referente y muy a menudo lo estamos molestando. Tenemos un arduo trabajo por delante, porque el día que esté implementado no solo supondrá quitar puntos, sino educar a quienes les hemos quitado puntos para que puedan recuperarlos. No va a ser fácil, pero queremos hacerlo cuanto antes. Hay mucho compromiso de todos los organismos.

A continuación, en la presentación, nos referimos a las acciones con foco en la población vulnerable en el tránsito. Sabemos que las motos, los ciclistas y los peatones —las motos en primer lugar— es donde hay que poner el foco y trabajar, y mucho. En las rendiciones de cuentas, siempre ha estado la Unidad en diferentes puntualizaciones porque hay que ir *aggiornando* la normativa.

También es fundamental tener presencia en los medios de comunicación. Teníamos cinco hitos temáticos en cuanto a siniestralidad, y agregamos como íconos fundamentales cuatro más y el referido a los niños, el Mes de la Niñez.

En cuanto a las estadísticas, queremos resaltar el muy buen trabajo que se hizo desde la UNASEV. Se logró, en 2021, el desarrollo y la publicación del Estudio de Carga Global de los Siniestros en Uruguay. ¿Qué es? La descripción del perfil epidemiológico de la enfermedad en años de vida perdidos por muertes prematuras y por discapacidad, y también hay un estudio descriptivo acerca del estado de salud —enfermedad de los conductores profesionales de las rutas nacionales y departamentales en Uruguay 2020-2021—.

Aunque recién estamos comenzando, hemos avanzado en ese aspecto, porque sin lugar a dudas tiene que estar presente en nuestra mesa de trabajo lo que involucra al trabajador —del transporte, fundamentalmente—, a su desempeño, a las enfermedades. Se está trabajando con el Ministerio de Transporte y con las intendencias, pero hay mucho por hacer. Un ejemplo son las zonas de descanso que tiene que haber en las rutas. Es decir, algo que también estamos

llevando adelante es el tratar las enfermedades de los conductores profesionales en las rutas nacionales y departamentales. Creemos que no podemos seguir sin tener este tema arriba de la mesa en sus puntualizaciones fundamentales.

En cuanto a la infraestructura vial en materia de seguridad vial, se están realizando auditorías a nivel de todo el país desde nuestra área de Ingeniería en combinación con el área de Ingeniería del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En la presentación dejamos una cantidad de datos.

A continuación vamos a pasar a lo que son los números. A veces se nos dificulta decir si venimos bien o mal, porque los números fríos no reflejan todo lo que hay detrás de un siniestro de tránsito.

Nos gusta mucho ir a los lugares de los siniestros, aunque no es algo que comuniquemos. Hemos recorrido lugares estratégicos del país donde hay siniestros recurrentes acompañando al área de Ingeniería y alguna otra área nuestra. Justamente, antes de venir para acá, nos detuvimos en la rotonda de la entrada de Canelones, donde un camión que transportaba madera volcó al tomar la rotonda. Nos detuvimos para hacer ciertos análisis. Estuvimos con el conductor, quien por suerte no sufrió lesiones. El acompañante sí tuvo alguna lesión, pero no de entidad. Estaba Policía Caminera en el lugar, porque había que recoger todo lo que había quedado de madera.

Decíamos que es difícil decir que nos va bien o mal en cuanto a los siniestros. En la medida que haya un fallecido, no podemos decir que nos va bien. Tenemos que ir a la excelencia, porque está en nosotros. Eso es lo que resaltamos día a día. ¡Se puede! Esto no es un accidente, es un siniestro. Por eso utilizamos esta definición. Pasa, pero está en nosotros poderlo evitar.

Los números que vamos a dar son de 2021. Los de 2022 pueden estar en alguna gráfica. Un mensaje que creemos que fue alentador y que va a asombrar a todos es lo sucedido en Semana Santa o Semana de Turismo —como quieran llamarle— para tomarlo como referencia. Los resultados fueron halagüeños dado que, en comparación con el año anterior, hubo 11,1 % menos de fallecidos, y con respecto al año 2019, un 50 % menos. Nos queremos quedar con esa imagen, porque nos está diciendo que, a nivel de todo el país, se puede y se viene trabajando bien.

¿Pero ustedes saben cuál fue la movilidad? Nos pasaron desde la Corporación Vial del Uruguay los números de los pasajes por todos los peajes. El año anterior habíamos tenido 900.000, que ya había sido un año de movimiento. Este año hubo más de 1.400.000. Dato este que es fundamental y que habla de lo que pasó y de cómo se vienen dando las pautas a nivel

nacional. No dudamos que han sido muy importantes los trabajos que se han hecho antes y ahora en las rutas nacionales. Nadie va a dudar que hay un antes y un después en la circulación a nivel país en lo que tiene que ver con las rutas doble vía, a las que se les podrá marcar algún detalle o no, pero las tenemos y son fundamentales.

La siguiente gráfica muestra un histórico, desde el año 2015 al 2021, en cuanto a fallecidos, heridos graves, heridos leves y total de lesionados.

Otra gráfica muestra los datos en función de la gravedad de la lesión de los años 2019, 2020 y 2021. Computamos el año 2020 también, pero, reitero, fue un año muy particular, histórico en cuanto a la movilidad que se dio.

También llevamos los datos de los siniestros. Para nosotros es muy importante el nivel de siniestros; en la medida que sean menores, quiere decir que sin duda se va por buen camino, al igual que con los lesionados.

La siguiente gráfica muestra la evolución de los fallecidos en Canelones por jurisdicción. Es muy importante el dato de la jurisdicción, porque eso nos indica dónde tenemos que apretar más, más allá de que debe ser a nivel nacional. Ya sea departamental o nacional, esto nos indica claramente cómo se viene manejando el tema. Por ejemplo, a nivel de Canelones —es muy importante ver esta cifra—, en 2022, en donde ya estamos en el quinto mes, vemos que a nivel departamental tenemos un 25 % y a nivel nacional un 75 %. Esto es muy buena noticia; esto es bueno. Tenemos que ir por ahí.

Razonemos todos en conjunto: vamos a tener los radares y otras medidas y se va a *aggiornar* a la Policía Caminera con más medios para que puedan fiscalizar. Siempre nos gusta ver la parte positiva de todo lo que estamos ilustrando.

Seguidamente se puede ver una gráfica de la evolución anual de la tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes. A nivel país, estuvimos el año pasado en el 12.1 %. Tenemos que tener en cuenta lo que hace a cada departamento y lo que hace al número de rutas que tiene cada departamento. Hay departamentos que, sin duda alguna, tiene su mayor siniestralidad a nivel nacional porque tienen muchas rutas que pasan por él; en lo departamental tienen menos siniestros de tránsito. No es el caso de Canelones que todos sabemos los kilómetros que tiene de rutas internas.

La siguiente diapositiva refiere a los factores de riesgo. Respecto al porcentaje departamental del uso de casco en motociclistas participantes de siniestros de tránsito durante el 2021, se puede ver que estamos casi en el promedio a nivel nacional, con respecto a lo que hacen los inspectores de tránsito. Porcentaje de espirometrías; las espirometrías están más o menos siempre en un mismo porcentaje: 93 %, 94 % en lo que refiere a presencia de alcohol.

En cuanto a los lesionados, voy a pasar la placa y se las voy a dejar para que, después, cada uno la estudie. Son muy importantes todos estos datos.

No es para quedar bien con la Intendencia locataria, pero quiero señalar que tenemos un diálogo muy fluido con la Dirección de Tránsito. Creemos que todo esto es muy saludable. La verdad es que con todas las direcciones de Tránsito del país se lleva así esta relación.

Voy a pasarles otra imagen para que vayan viendo. Sé que cada uno va a querer los datos de su localidad. Están allí los fallecidos en centros de asistencias, fallecidos en el lugar, heridos graves, heridos leves y el total. Pueden ver ahí los datos de Ciudad de la Costa, Las Piedras, Pando, Barros Blancos, Salinas, Canelones, Paso Carrasco, La Floresta, La Paz, Atlántida, Santa Lucía, Joaquín Suárez, Parque del Plata, 18 de Mayo, Progreso, Toledo, Sauce, Tala, Empalme Olmos.

En Empalme Olmos, debemos resaltar la presencia de la zona 1, donde era el liceo. Crean que esto es muy importante para Empalme Olmos. El alcalde, aquí presente, sabrá valorarlo como es debido. Estuvimos juntos en esa inauguración. Desde todo punto de vista, creemos que fue un gran logro conseguir eso; desde el punto de vista logístico, para la seguridad vial —porque allí tenemos rutas para todos lados— y también desde el punto de vista de la población —porque es seguridad pública—. Tenemos que agradecer especialmente al Ministerio de Transporte, que fue quien nos facilitó para dar el comodato al Ministerio del Interior. Esas cosas hay que decirlas porque habla muy bien de todo lo que hace al Estado.

Seguimos con Soca, Mígues, Aguas Corrientes, San Bautista, San Antonio y Montes.

Les agradecemos su atención. Quedamos a las órdenes. Nos encontramos en el octavo piso de la Torre Ejecutiva, en plaza Independencia. No duden, si andan por Montevideo, en ir a visitarnos para hacernos la consulta que deseen. Los invitaremos con un cafecito. Serán muy bien recibidos. Créanme que el ida y vuelta, en este tema, es fundamental, por eso, debemos llevarlo adelante.

Espero que esta presentación les haya resultado productiva. Quizás no hicimos hincapié en muchos temas importantes porque nos interesaba mucho lo que tenía que ver con esa rendición de cuentas que creemos que debemos hacerle, sí o sí, a toda la ciudadanía en relación con la Unidad Nacional de Seguridad Vial, responsabilidad con las que nos han honrado y con la que nos hemos comprometido.

Felicito nuevamente a quienes llevaron esta instancia adelante. Es fundamental que esto se dé en todos los departamentos. Allí estaremos presentes. A seguir trabajando, porque tenemos mucho para hacer.

(Aplausos)

SEÑOR BRUM.- Le agradecemos al escribano Draper por su presentación.

A continuación, pasamos a la instancia de consultas. Aquellas preguntas o inquietudes que deseen plantear, pueden hacerlas llegar a la mesa por escrito.

(Así se hace)

SEÑOR DRAPER.- Nos hicieron llegar una consulta de parte del señor Emilio Silvera. Pregunta si es posible instrumentar un curso, en el marco de educación en las escuelas, en el que haya un capítulo donde se inste a los padres a que les digan a los niños que, en las calles en las que no hay veredas, no transiten por el lado más peligroso de la calzada.

¡Claro que sí! Está dentro del área de educación. Se da toda esta temática, que es muy importante. Incluso, cuando no tienen más remedio que caminar por la ruta, se les dice de qué forma deben hacerlo. En el caso concreto que nos plantea el señor Silvera, si sabe de una escuela que esté en esta situación, en donde la circulación se dé de esa manera, con mucho gusto háganos llegar la información. Haremos lo posible para, cuanto antes, estar dando una mano allí.

La siguiente consulta es anónima. Pregunta por qué no se hace énfasis en educación preventiva yendo a los liceos todos los años. Al respecto, quiero decir que esto se hace. Se está recorriendo a nivel país. No es excusa, pero el tema de la pandemia afectó. Como en muchas cosas, es como si estuviéramos arrancando ahora. La presencialidad tiene muchísimo que ver en todo esto.

En el área de educación, hoy contamos con una maestra directora de Primaria, que está realizando un trabajo muy muy bueno. Lógicamente, la prevención es fundamental en este tema. Así que eso se hace, está dentro del programa. También les digo que estamos a la orden. Si saben de algún lugar específico al cual se requiera ir por este tema, allí estaremos.

Otra pregunta: “¿Cómo atacar, por parte de la Intendencia de Canelones y de la UNASEV, el tema de las reiteradas picadas de jóvenes en rutas allegadas a ciudades o pueblos, y también dentro de ellos —en este caso, en San Jacinto, donde los fines de semana, principalmente, se suceden en forma consecutiva—?” Fue formulada por Wilson Alpuin, concejal del Municipio de San Jacinto.

Este fue uno de los primeros temas que abordamos cuando asumimos. Para tratarlo se realizó una reunión con carácter urgente, en la que estuvieron los directores generales de Tránsito de Montevideo, Canelones y Maldonado, y los jefes de Policía de esos tres

departamentos. Ahí presentamos la propuesta, que fue aceptada por unanimidad, de que se le pudiera retirar la licencia de conducir a quienes participaran en estos eventos.

Este es un tema no menor, y quiero que sepan que ya se está trabajando a nivel legislativo respecto a la conducción temeraria. Esto es fundamental. Lo que pasa es que, hoy, con lo único que contamos es con la Ley de Faltas. Nos quedamos con las ganas de ser más severos con esta ley. Pero, sin duda, se está haciendo un trabajo a través de la UNASEV.

Días pasados nos llegaron seis denuncias concretas sobre gente que estaba haciendo un desastre en Carrasco. Representantes de nuestra área jurídica fueron personalmente a hacer la denuncia —yo hablé previamente con el jefe de Policía de Montevideo— y se llevaron a cabo los procedimientos y las instancias debidas.

Sabemos que todas las intendencias están siguiendo el tema y haciendo las denuncias correspondientes también.

Hoy podemos ir hasta ahí. Pensamos que se tiene que avanzar, y mucho, en esta materia. Si bien estas faltas constituyen un delito menor, hay que manejarlas de otra forma.

Voy a la casuística. Hace unos días, venía del Este y a la altura de Olmos vi movimientos raros de algunos gurises con motos. Cuando llegué a mi casa, una conocida me llamó y me dijo: “Alejandro, en la rotonda que está a la altura de la ruta vieja que pasa por el parque, en un minuto se juntaron como cien muchachos...” Cuando yo pasé, no estaban; había tres o cuatro. En un minuto se juntaron como cien para armar las famosas picadas. Lo bueno es que tenemos al destacamento de zona 1 ahí. Marteluna mandó inmediatamente dos móviles y pudieron sacarlos.

Otro día, a las diez y media de la noche fui a cargar combustible a la entrada de Pando, ciudad donde vivo, y vi que ya estaban en fila, al lado de unas automotoras, para picar.

Tenemos que estar todos alerta, porque este es un trabajo entre todos. No es que haya alguien dedicado a eso. Miren que las picadas son picadas *e ainda mais*. Ahí adentro se maneja mucha cosa. Así que ¡sí tendrá que ver esto con esta jornada de concientización! No cuesta nada hacer una llamada. A través del número 0800 5000 se reciben denuncias de picadas.

Gracias por esta pregunta.

Otro planteamiento dice lo siguiente: “Problema del Uruguay: fiscalización. Situación de equinos sueltos, atados a las orillas de las rutas, etcétera. Implementar fiscalización efectiva.”

Está en la planificación. Estoy seguro de que no saben cómo cambia el país el problema de los animales sueltos. Días pasados estuvimos en un departamento en el que el tres y pico por ciento de los siniestros son causados por animales sueltos. En otro departamento, que

también visitamos, el porcentaje de siniestros por la misma causa es 6,8 %. Hablamos con el jefe de Policía de este último departamento, quien nos contó que la Jefatura lleva a los animales que se encuentran sueltos a un lugar que se llama La Calera. El problema es que gente que va a La Calera a buscar el material que allí se encuentra, deja abierta la portera... Es algo de no creer. Allí era necesario que alguien se hiciera responsable y pusiera una tranca. Es un caso real.

“Posibilidades de crear cursos teóricos en las academias de choferes del interior antes de salir a practicar el manejo.” Esta consulta fue realizada por Gustavo Giménez, director de Locomoción de INAU Canelones. Como les decía, esto, junto con la licencia por puntos, estamos tratándolo día a día. Es bueno decir que la ley nos mandata a que lo coordinemos con el Ministerio de Educación y Cultura.

Adriana Saches pregunta “cuál es el mecanismo real de prohibir las picadas en la madrugada”. Como les decía, es hacer la denuncia y contar con la presencia policial. A su vez, debemos tener claro cuál es el trabajo de las intendencias mediante los inspectores, quienes, por lógica, tienen que estar acompañados por policías, porque no es nada fácil esa tarea.

“Nos preocupa la falta de una buena campaña de concientización vial a nivel nacional, donde se remarque el respeto a las señalizaciones y sus consecuencias, en muchos casos fatales. Creemos que dicha difusión debe ser anual y no solo en fechas específicas.” Esto lo planteó el edil Eduardo Posse. Coincidimos con eso. Para este año ya fue aprobado un presupuesto para comunicaciones. A su vez, la UNASEV está muy presente en las redes sociales. Nuestra área de comunicaciones es muy efectiva, pero coincidimos con el edil.

“¿Qué le parecen los controles reiterados a camiones y los siniestros? ¿Cuál será su posición? ¿No se retrocede?” Estas preguntas son de la edila Solange Martínez.

Sin duda alguna, para nosotros, todo lo que sea control es esencial.

No sé específicamente a qué control se refiere la señora edila, pero quiero decir algo en cuanto a las cantidades. Observen que a veces —es una lástima que no tenga esa información acá, pero se las voy a hacer llegar— lo que impacta más es la espectacularidad de los siniestros y no los números. Deberíamos tocar madera sin patas, pero con la cantidad de vehículos de transporte que hoy está circulando en Uruguay —no nos gusta decir que venimos bien—, se podría esperar otra cosa. Estamos de acuerdo en que todo lo que sea control tiene que realizarse, y más respecto a esa temática.

El señor Claudio Benítez pregunta: “¿Se ha pensado o planteado la incorporación de la educación vial al sistema educativo formal como materia permanente? ¿Qué acciones y planteos se han llevado a cabo con relación a la notoria inequidad en materia de elementos de seguridad de los vehículos respecto a los mismos modelos en su versión europea? ¿Se han

analizado las consecuencias de la suspensión de la implementación del SINTRAC —Sistema Integral de Control del Transporte de Carga—? ¿Se plantea su continuidad o un sistema similar?”

La respuesta es sí, Claudio. Parte de lo que acá decimos tiene que ver con lo que hablábamos al principio. Creemos, porque así lo han hecho saber las autoridades con las que hemos hablado —el ministro de Educación y Cultura, el presidente de ANEP y demás autoridades de la enseñanza— que la educación vial estará presente en todos los niveles.

Hoy, a modo de ejemplo, yo resaltaba lo que se hace en el nivel terciario, porque no es algo fácil. Hemos sabido estar en otros momentos en la Unidad y se nos hacía más difícil poder llegar a concretar lo que hoy es una realidad.

Todo lo que tiene que ver con sistemas de seguridad —y voy a hablar en general, de nada en particular— está reglamentado en la Ley 19.824, en su primer capítulo. La UNASEV ya presentó su reglamentación; ahora tiene que seguir por diferentes áreas. Pasó por el Ministerio de Transporte, hoy está en el Ministerio de Industria y, después, se abrirá la etapa de la consulta pública para poder llegar —más adelante— a exigir elementos de seguridad pasiva y activa.

Quiero comentarles que tuvimos una linda comunicación con la embajada de Estados Unidos en Uruguay. Se nos comunicó con el director del área de transporte de Estados Unidos y con los referentes de algunas de las marcas. Nosotros les planteamos esta misma consulta directamente, porque todos sabemos qué es lo que se dice: “Lo que nos mandan...” Desde Estados Unidos nos dijeron que los autos salen para todas partes con los mismos elementos de seguridad. Eso era algo que nosotros queríamos plantear, porque nos parecía que era muy importante, aunque, además, también tenemos conexiones con otras partes del mundo. En definitiva, la respuesta es que, cuanto antes, debemos tener todos los elementos de seguridad para poder preservar vidas.

Ya hay muchos vehículos que están viniendo con muchos elementos de seguridad y tenemos esperanza en eso. Habrán escuchado que —recibimos esto de muy buena manera—, más allá de estar exigidos por la ley, hay vehículos que ya vienen de esta forma.

No sé a qué se refería específicamente el señor Benítez con respecto al SINTRAC. Este no es un tema que concierna directamente a la UNASEV, pero todo lo que está en la reglamentación vigente se tiene que hacer sí o sí. Y no tenemos dudas de que la fiscalización tiene que ser mayor. No tenemos dudas de que todos tenemos que esforzarnos por llevar adelante más fiscalización en las diversas áreas. Pero sepan entender que también estamos pasando —el país y el mundo— por una etapa especial y que la pandemia afectó transversalmente a todo el mundo en los diferentes trabajos.

Otra de las consultas dice: “¿La UNASEV se ha comunicado con el Ministerio de Transporte acerca de la gran cantidad de tránsito en la Ruta 5 y más aún cuando a futuro se verá multiplicado con la puesta a punto de UPM, sin tener finalizada la obra del ferrocarril central? Sin lugar a dudas, esto es preocupante para el Municipio de Canelones”.

La respuesta es sí. Este es un tema para el que también hay un grupo de trabajo, liderado por nuestra ingeniera, que está trabajando con el Ministerio de Transporte en todo lo referido a la vía férrea y ese medio de transporte. En ese sentido, va a haber un antes y un después. Aquel tren que veíamos a ciertas velocidades y de determinada forma no va a tener nada que ver con lo que se está instrumentando y vamos a tener. Este es otro de los puntos de trabajo que tenemos en la UNASEV. Por mayores detalles, para abordar diferentes asuntos, con mucho gusto estamos a la orden desde la Unidad.

La siguiente pregunta dice: “¿Por qué hay tan poco control de parte de Policía Caminera desde Atlántida hasta San Jacinto? Hay vehículos sin luces, muy mal conducidos, sobrepasando donde hay doble raya, etcétera”. Nos preguntamos lo mismo. Nosotros quisiéramos tener fiscalización cada muy poca distancia. Estamos en vías de. Esto no se trata de encontrar culpables, pero créanme que el parque automotriz de Policía Caminera estaba en muy malas condiciones. El último 15 de setiembre —aniversario de Policía Caminera, al que siempre vamos— se le donaron cinco vehículos y se repuso otra cantidad: quince, si mal no recuerdo.

También es bueno tener presente y agradecer a las comisiones de ayuda, que nuevamente han sido autorizadas a trabajar en pro de la comunidad y lo están haciendo muy bien. Nosotros somos de acá, de Canelones, y todos sabemos que si al comisario se le rompe algo, se lo llevamos a este o al otro para que nos dé una mano y lo arregle, porque si damos toda la vuelta que tenemos que dar... Precisamos patrullar y es algo primordial. Creemos que, sin duda alguna, lo ideal es tener un gran parque automotriz, al igual que funcionarios.

En materia de funcionarios, ustedes recordarán que en su momento Policía Caminera iba a pasar a ser parte de otro departamento del Ministerio del Interior. En lo personal, creo que fue un acierto que eso no pasara. Caminera estuvo muy disminuida en sus recursos humanos. Se nos ha informado, por parte del Ministerio, que se están llenando las vacantes en la medida de lo posible.

MAESTRA DE CEREMONIA.- Agradecemos la presencia del señor Alejandro Draper, presidente de la Unidad Nacional de Seguridad Vial.

Antes de invitar a integrar la mesa a la próxima expositora, se le dará lectura a las adhesiones que llegaron en la mañana de hoy.

(Se lee:)

Buenos días, desde la ciudad de Paysandú quiero felicitar y saludar por la instancia de Seguridad Vial que se está desarrollando en nuestra Junta Dptal., que tan importante es para la vida cotidiana de las personas y que aún debe concientizarse mucho más.

Hoy desde la Comisión de Tránsito y Transporte del Congreso Nacional de Ediles, el próximo encuentro nacional de intendentes bajo esta misma temática, en conjunto con el Congreso de Intendentes.

Queremos saludar, en nombre de toda la comisión, a todos los ediles y edilas que se encuentran participando en dicha actividad.

Saludos Atte: compañero edil Daniel Pereira, Presidente de Comisión de Tránsito y Transporte del Congreso Nacional de Ediles.

- ✓ Los integrantes de las ULOSEV Canarias, saludamos la oportunidad de encontrarnos para profundizar las acciones en conjunto tan necesarias.

En los tiempos que vivimos para que sean realmente efectivas y logren los objetivos debemos estar todos en el mismo barco. Reconociendonos como pares.

Las unidades locales de seguridad vial componemos la cordinadora canaria de la ULOSEV. Por lo tanto no somos público presente, somos un pilar fundamental en la batalla por disminuir la siniestralidad en el tránsito.

Quienes estamos desde hace mas de una decada integrando las ULOSEV estamos comprometidos con tan sensible tema y en forma totalmente necesaria.

SEÑOR BRUM.- Invitamos a la doctora Marianel Carlotto, jefa de Emergencias del Hospital Doctor Soca, de la ciudad de Canelones, a acompañarnos y realizar su exposición.

(Pasa a integrar la mesa la doctora Carlotto)

Le damos la bienvenida y le cedemos el uso de la palabra.

SEÑORA CARLOTTO.- Buenos días para todos.

Soy la doctora Marianel Carlotto, me encargo de la puerta de Emergencias del hospital de Canelones y también trabajo en una emergencia móvil en Las Piedras. Conozco la realidad de esta ciudad y de Las Piedras; lamentablemente, en algunas cosas se comportan muy parecido.

En realidad, esta no es mi área. Estoy acostumbrada a exponer para médicos, legos, gente que le gusta ver sangre. Hoy, me toca algo distinto.

Es bueno que los que están en esto, los que están pensando continuamente en la seguridad vial, los que se queman las pestañas preguntándose por qué la gente tiene siniestros, por qué pasa esto vean lo que vemos nosotros en la realidad. Lamentablemente, van a ver imágenes que tal vez les llamen la atención o les generen algo en el estómago, pero es lo que nosotros vemos a diario.

(Se proyecta presentación)

Antes *accidente*, ahora *siniestro*. Este cambio fue importante, y dentro de las políticas de la seguridad vial está bien claro. Un accidente era por azar. Cuando interrogamos a la gente que llega a la puerta de Emergencias nos dice: “Choqué porque me distraje, porque miré para el costado, porque subí la radio”. Ese “accidente”, en realidad, no es un accidente; alguien tuvo la culpa, alguien se distrajo por tomar un celular, por cambiar la radio, por hablar con otra persona, y por eso ahora se llama *siniestro*.

El siniestro de tránsito resulta de la colisión u otro tipo de impacto con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en la vía pública o privada a la que la población tenga derecho de acceso y que tenga como consecuencia al menos una persona lesionada.

El siniestro puede suceder, por ejemplo, en el estacionamiento de un supermercado. Ese lugar es privado, pero hay vehículos transitando porque la gente tiene derecho a hacerlo. Muchas veces, se subestima lo que sucede allí. La gente dice: “¡Ay, me tocó en el

estacionamiento!, pero no pasa nada. Hablo con el dueño del supermercado y arreglo”. En realidad, esas son cifras que estamos subestimando pero también deberían sumarse.

Que hubiera solo una persona lesionada en un siniestro de tránsito sería lo ideal. Nunca es una, en general son más de dos. Cuando hay una colisión, siempre son dos. Ni hablar si es un siniestro con motos. En ese caso, puede haber cuatro lesionados. Algo que no se puede creer es cómo van uno arriba del otro.

El siniestro es un evento donde participan una o más causas identificables —ese es uno de los cambios con respecto al término *accidente*— y que puede ser evitable o prevenible. Acá es donde entran ustedes y las políticas de seguridad vial. ¿Por qué? Porque los siniestros son prevenibles, evitables e identificables. La culpa no la tiene el parque automotor, que creció, ni las calles. La culpa es de la gente que maneja. Las calles no se mueven, los árboles no se mueven, las volquetas están quietas, y sin embargo, la gente se da contra ellas.

Un accidente es un suceso imprevisto que altera la marcha normal o prevista de las cosas, especialmente el que causa daños a una persona o cosa. Esto es algo imprevisto, lo otro lo puedo prevenir, por eso, se cambió la terminología. Parece una cuestión semántica, pero, en realidad, cambia bastante.

Todos vivimos, hablamos y nos rasgamos las ropas por el covid-19, pero el covid está pasando y los siniestros continúan. Eso sí es una verdadera y persistente pandemia silenciosa, porque sucede hace mucho tiempo. Yo me recibí a fines de 2012 y noto que esto es continuo. La pandemia de covid-19 tuvo dos años de ola, se vendían EPP —equipo de protección personal— y todo el mundo hablaba del covid. ¿Y sobre este tema? La gente se está muriendo a causa de los siniestros desde que hay un vehículo con ruedas, ni siquiera con motor. Esto va a pasar toda la vida. El día que los autos vuelen, chocaremos en el aire, porque la gente maneja los vehículos. Hasta que no tengamos educación y políticas que apunten a los niños... Cuando empiezan a caminar o cuando tienen su primer *buggy*, por ejemplo, hay que enseñarles por dónde pueden o no pueden circular, para que aprendan.

Insisto, lamentablemente, esto es una pandemia silenciosa y persistente.

En la presentación, se pueden ver los datos aportados por UNASEV. En la primera mitad de 2021, murieron 221 personas en accidentes —lo copié textual, debería decir *siniestros de tránsito*—. Si proyectamos ese número, serían 442 personas en el año. Tal vez alguno de ustedes tiene algún conocido que tuvo un siniestro y con suerte lo pudo contar, y alguno que quizás no.

El promedio de lesionados diarios es de 57 a 60. La cantidad no es la misma que la de siniestros, por lo que ya dijimos. Si colisionan dos motos, va a haber dos lesionados en un

mismo siniestro. El número de lesionados no va de la mano del número de siniestros, porque puede haber más víctimas. Ni hablar de cuando hay víctimas múltiples, por ejemplo, cuando se da vuelta un camión. Una de las cosas que me demoraron cuando llegué fue un camión de carga que volcó en la rotonda de la entrada a Canelones. Todavía están juntando los troncos que cargaba. Lo bueno es que abajo no había nadie. Lo sé porque paré para ver si necesitaban algo.

En la presentación, se pueden ver los principales indicadores de 2021 —obviamente, no tenemos estadísticas de 2022—. El total de lesionados es de 10.450 personas. ¡Eso es un disparate! El promedio diario de lesionados es 57. Esto se mantiene hasta el día de hoy. También traje estadísticas del hospital que muestran los promedios de un año y puedo mencionar datos sobre las estadísticas que realicé en la emergencia móvil donde trabajo. Las cifras son muy parecidas.

Después les explico bien cómo funciona el 911, porque tenemos los datos de quince días al mes.

Fallecidos: 221 —dato que les mostraba en la diapositiva anterior—. Heridos graves: 1367. Esto significa paraplejia, estado vegetativo, alimentación por sonda, amputaciones de diferentes miembros. En su mayoría, se trata de gente que está en edad activa, en edad de aportar, que tiene años para rato. Heridos leves: 8.862. Este número corresponde a las denuncias realizadas. Como bien sabemos, cuando no se tienen papeles... Yo lo veo en la emergencia móvil. Cuando les pregunto si llamaron al seguro o si quieren que llamemos a alguien, contestan que no, que les demos el alta en el lugar del accidente, así pueden irse. Y cuando uno les pregunta si les parece que se les puede dar el alta teniendo una fractura expuesta, contestan que no nos preocupemos, que van a ir al médico. Quieren “rajar” porque no tienen papeles, pero ellos no ven que es más riesgoso quedarse sin una pierna que pagar una multa. Y eso es educación.

Usuarios vulnerables son todos los que tienen las de perder siempre: motociclistas, peatones y ciclistas. Los que se llevan el mayor galardón son los motociclistas. En la jerga médica, en la jerga de las ambulancias tenemos un dicho que es feo de decir: un *delivery*, un donante. Los vemos para aquí y para allá, jugando a la ruleta rusa, pero con un arma de dos ruedas. A muchos de ellos, no a todos.

El porcentaje de usuarios vulnerables en el total de los fallecidos es el 72,9 %. Corresponde a motociclistas, peatones y ciclistas. De peatones y ciclistas, la cantidad es menor. Como les decía, la cucarda la tienen los motociclistas. Según datos reales aportados desde el hospital, desde el 1° de marzo de 2021 al 31 de marzo del 2022 ocurrieron entre 15 y 19 siniestros de tránsito por quincena. Repito, por quincena. En promedio, ocurre un siniestro por día. Un siniestro, que no es lo mismo que una víctima. Como dijimos, cuando chocan dos motos,

agradezcan que sean dos los siniestrados, porque cuando no son dos, son más. Estos datos son reales.

De estos datos surge que más del 72 % de los siniestrados fueron hombres. Colisionan más los hombres. No me pregunten si es porque manejan más o porque manejan peor. No somos tan horribles las mujeres, ¿vieron? Pero hay más hombres que manejan; también puede ir de la mano de eso.

El 76 % fueron motociclistas, personas vulnerables. Era lo que más o menos calculábamos, ya que veíamos ese promedio del 2021.

La presencia del alcohol —acá llegó otra vedete— está en más del 62 % de los casos. Yo no hice la estadística, pero en este porcentaje, la enorme mayoría fueron hombres. No sé si es porque la mujer se cuida más. No sé, no me pregunten. Pero cuando hay alcohol, hay testículos detrás. Eso es así; por lo menos, en los siniestros de tránsito.

¿A qué creen que se debe esta cantidad de siniestros? ¿A que actualmente hay más autos o a que el desarrollo vial no acompañó este aumento? En realidad, en todos lados dicen que no es porque hay más autos ni porque el desarrollo vial no acompañó el aumento, sino porque maneja la gente. Si manejaran vacas, capaz que no chocaban tanto, capaz que las vacas eran más vivas. Pero nosotros estamos siempre apurados, siempre queremos llegar primero... La famosa viveza criolla: “Lo pasé y me metí adelante”. ¿Qué ganaste? Dos metros delante de un vehículo. O sea, no se gana nada. Y volvemos a que esto es educación. No perdemos nada llegando dos o tres segundos tarde. Se los decimos nosotros, que vamos con las sirenas, en clave 1, con un paciente en paro —es un muerto que hay que reanimar—, y tenemos que tener cuidado en las esquinas porque no respetan a la ambulancia. Muchas veces vamos acompañados de bomberos y si el bombero no mete la trompa del camión y hace ruido, no respetan el camión. Y eso que vamos a ayudar a una persona.

Es verdad, el parque automotor creció mucho y el desarrollo vial no se efectiviza de un día para otro. Lleva un desarrollo, una logística. No es tan fácil acompañar el proceso, se va logrando de a poco. Pero lo mejor es educación.

Respecto a la distribución por sexo de los siniestrados, el 72 % corresponde al masculino y el 28 %, al femenino. Estos también son datos aportados por el hospital de Canelones. Las mismas cifras se reflejaron en la emergencia móvil de Las Piedras, quizás no en la misma escala, pero sí con predominio masculino.

En cuanto a la distribución por edad, entre 20 y 40 años se da el porcentaje más alto: un promedio de 65 %. Entre 60 y 80 años baja a 15 %. Esto es porque a mucha gente de esta edad le limitan la libreta o no sale sola, o se hace trampa: venía manejando el abuelo, colisionó y

se pasó al volante el nieto. La viveza está en todos lados. La vemos cuando llegamos al siniestro en el móvil: “¡Ay!, don, ¿usted venía manejando?” “Sí”, responde el abuelo, y el nieto dice: “No, abuelo, venía yo”. Paren, acá hay algo que no cierra. Seguramente, está cubriendo a su abuelo porque no tiene libreta y no quiere pagar la multa. Esas cosas, que parecen tan tontas, las vemos todos los días.

Entre 40 y 60 años hay otro porcentaje no despreciable: 15 % a 20 %. La última franja es entre 0 y 20 años. En ella entran muchas personas vulnerables. Los motociclistas empiezan a tener siniestros a partir de los 14 años. Es impresionante. Con casco o sin casco. La mayoría —no lo puse en la presentación— son sin casco, con el casco mal posicionado o sin el casco acorde. Yo sé que tener un buen casco sale plata, nadie los regala, pero si ponemos en una balanza que el casco que sale un poco más se puede comprar si se paga menos de celular y puede salvar la vida... Volvemos a lo mismo: esto es educación. No es porque haya más autos o menos calles.

Hay que tener en cuenta siempre —como decimos nosotros— el VVI: vehículo, velocidad e involucrados. No es lo mismo un siniestro de una persona de 80 años que uno de un niño. Porque si un auto golpea a un niño, que es una persona vulnerable, por su altura va a impactar en la cabeza o en el tórax. Por ejemplo, a mí, con la altura que tengo, que yo soy como una caña de bajar higos, me va a golpear en las rodillas. No es lo mismo la lesión que le puede generar a una persona de mi altura que a un niño. Hay que tenerlo en cuenta siempre.

La velocidad es otro factor muy importante a tener en cuenta. No es lo mismo tener un siniestro a 45 o a 60 kilómetros por hora que a 120. Los vehículos vienen cada vez más equipados para desarrollar mayor velocidad. Es verdad que en seguridad se vienen acompañando, pero, en proporción, van más rápido de lo que te salvan. No por tener un BMW del último año uno se salva si tiene una colisión a 240 kilómetros por hora; no. Volvemos a lo mismo: educación.

Por otro lado, es una patología sumamente costosa para el sistema sanitario. Si nos quejamos del covid-19, esto es peor. En cada traslado especializado se gasta un promedio de \$ 30.000, cuando es cerca. Los insumos médicos son carísimos. Desde la primera jeringa que se utiliza hasta la última medicación. En cuanto a la paraclínica, una tomografía de urgencia no baja de los \$ 15.000, y a un siniestrado nosotros pedimos lo que le llamamos *body TAC*, porque tenemos que hacer tomografía de tórax, de abdomen, de cráneo, y de pelvis. Calculen un promedio de \$ 25.000 más. Solo en traslado y paraclínica tenemos \$ 50.000, más los insumos médicos. Ni les digo si el caso amerita CTI, que tiene un costo promedio de U\$S 3.000 dólares por día. Calculen cuánto sale, cuando es un problema previsible. ¡Toda esa plata! ¡La podríamos usar para mejorar tantas otras cosas!

Lamentablemente, también hay que tener en cuenta las lesiones frecuentes, como traumatismo de cráneo —que es uno de los más vistos y de los más graves—, traumatismo de miembros inferiores, traumatismo abdominal y traumatismo de miembros superiores. Fundamentalmente en las motos es que se dan las lesiones en el cráneo. Como dije, no es lo mismo un niño pequeño, al que el capó de un auto le queda a la altura del tórax y del cráneo, que una persona grande, como nosotros.

En cuanto a los traumatismos de miembros inferiores, puedo decir que las piernas les quedan apretadas con los vehículos, quedan atrapados, hay que hacer extricciones, ir con los bomberos, cortar fierros.

Traumatismo abdominal: muchas veces el cinturón de seguridad provoca traumatismo de tórax y de abdomen, y genera lesiones importantes.

El traumatismo de miembros superiores también se da, aunque en menor medida. El más común es el latiguillo: la cabeza va hacia atrás porque lo pechan y todas las vértebras del cuello se corren. Puede derivar en una paraplejia, que necesita permanente atención posteriormente. Este es un ejemplo clásico.

Se aprecia claramente en las imágenes. Al no tener puesto el cinturón de seguridad, mucha gente impacta con la cara en el parabrisas. Se pueden apreciar las lesiones en el rostro. Imagínense una persona de entre 20 y 40 años en estas condiciones; les cambia la vida. En los ejemplos, un paciente está intubado y otro en *block* quirúrgico.

Estos casos los vemos siempre, seguramente veamos un caso cada quince días. Los otros son más banales, pero estos casos nos llegan, nos impactan, y la gente no los ve. La gente que está del otro lado se queda en el morbo de las personas que fallecieron, lógicamente, pero eso es lo que sucede en el momento. Tenemos la “hora de oro”, pero también las lesiones secundarias. Imagínense que los llaman para avisarles que su hija tuvo un siniestro, que está lastimada, pero cuando llegan, se encuentran con esto.

Fracturas de miembros inferiores. Las fracturas expuestas son clásicas. Quedan atrapados en la moto o quedan atrapados en la extricción. Hay casos en los que llega el paciente y su pie en una bolsa. Uno le pregunta a qué velocidad circulaba en la moto, si tenía casco, cuánto hace que maneja, que moto era. Digo *moto* porque es lo más clásico en los siniestros así. Es impresionante la frecuencia con que vemos esto.

Traumatismo de abdomen. Lo clásico es que se pegan y quedan hematomas, como los que vemos en la presentación. Allí también vemos una radiografía en la que se puede apreciar una gran bola, como si fuera una burbuja. Eso es la víscera del intestino que subió hasta el tórax. Esto también se ve.

En casos de muerte, hasta un mes luego de producido el siniestro de tránsito, se sigue considerando una muerte violenta. En ese sentido, no sé si los datos actuales de la UNASEV contemplan ese período de tiempo de un mes —que para nosotros, para la medicina legal, es muy importante— o simplemente se constataron las 221 muertes en el momento del siniestro.

Estoy segura de que esas cifras deberían aumentar, porque estoy viendo un promedio de un siniestro por día, estas heridas existen y, en rutas nacionales, se ven más por la gran velocidad a la que se circula.

Traumatismo de miembros superiores. Se ven muchas fracturas porque los conductores se afirman en el volante. En la foto inferior, se observa un arrancamiento. Puede darse cuando se circula en un birrodado, se derrapa, produce quemaduras y hasta pérdida de miembros superiores. Lamentablemente, estos casos se ven mucho también.

¿Cómo funciona el 911? El 911 funciona muy bien, pero la gente no entiende los tiempos de demora. Es decir, ocurre el siniestro y alguien llama al 911. Tiene que llegar la Policía; si no llega la Policía, no se activa la ambulancia. Es de esta manera porque después de tantos robos que hubo a las ambulancias, no se va al siniestro si este no está constatado. Y agradezcan que el 911, que la Policía tenga un móvil. Ese es otro clásico: “No tengo móvil. El único vehículo que tengo lo tengo en Los Cerrillos”, y el siniestro fue en el cruce de las rutas 5 y 11.

Hasta que alguien llega y constata el siniestro, reitero, no se activa la ambulancia; puede estar en la esquina, pero si no la llaman, no sale. El servicio sanitario se activa cuando llega el móvil policial. Piensen en la latencia que transcurrió. Imagínense que son ustedes o un familiar que está en la calle y que le están pasando los autos por al lado.

Llega la asistencia. La asistencia tiene que evaluar al enfermo, si es posible de traslado o no, por ejemplo. Si está muy grave y sabemos que va a morir, el enfermo no se mueve del lugar. Se hace la asistencia en el lugar porque, lamentablemente, la burocracia es tan grande —tanto que de *burocracia* pasamos a *burrocracia*— que si un paciente se nos muere en la ambulancia, tenemos que frenar, llamar al fiscal, que el fiscal libere el móvil... Esto puede demorar seis horas. Me ha tocado un caso así, en que han pasado seis horas y he estado con la familia al lado, llorándolo: no puedo mover hasta que no me liberen, porque las ambulancias tenemos prohibido trasladar cadáveres.

Entonces, llega el servicio sanitario, se hace la asistencia y se valora el traslado. Recién entonces el paciente es trasladado a su prestador de salud si la gravedad lo amerita, y si es un “clave 1”, que el paciente está muy grave, lo podemos derivar a cualquier puerta de Emergencias que tenga posibilidades de resolución del caso.

Vemos un ejemplo de la mutualista COMECA, que tiene todo lo necesario para recibir al paciente: tiene neurocirujano —que es lo que más nos importa—, tiene CTI, tiene una muy buena emergencia. En el hospital no lo tengo: no tengo neurocirujano, no tengo CTI... Entonces, cuando me llaman del 911 y me avisan que hay un paciente clave 1 —reitero, un paciente muy muy grave—, le tengo que pedir que no lo lleven al hospital, que habiliten la entrada en COMECA. Y me dicen: “Sí, sí, ¿quién autoriza?”. ¿Para qué preguntan? Para cobrar, porque se le cobran US\$ 3000 por día a ASSE por un paciente en CTI. ¿No van a querer cobrar? Si fuera al revés, haríamos lo mismo.

Hay propuestas sobre estas situaciones. Lo he conversado en el hospital y en la emergencia móvil de Las Piedras, en donde trabajo. Para nosotros, los siniestros de tránsito deberían ser de denuncia obligatoria, tal como fue el covid-19, como es el BK positivo, como son las mordeduras de perros. ¿Por qué? Si para el covid-19 tenemos medidas, para la tuberculosis debe haber denuncia y tenemos vacunas, ¿por qué no denuncio esto que realmente es una pandemia? En el caso de un siniestro, al igual que se denuncian otras patologías en el área de Epidemiología del Ministerio de Salud Pública, por ejemplo, deberíamos denunciarlo y así tendríamos cifras reales. En ocasiones, los siniestros son menores y no los denunciamos.

Cursos obligatorios desde preescolares hasta liceales. ¿Preescolares? Sí, los más chiquititos. Si la madre le regala una bicicleta, el niño tiene que saber que tiene que usar un casquito, que no puede andar en la calle, que tiene que circular por la derecha... No dejen al niño circular en el otro sentido en plena ruta.

Otra propuesta es premiar al que cumple con el reglamento y sancionar al infractor. Es verdad que hay que sancionar a quien hace las cosas mal, pero también hay que premiar a quien hace las cosas bien, a quien no tuvo una multa de tránsito por cinco años, a quien no tocó su seguro por cinco años, a quien se lo detuvo para pedirle sus documentos diez veces y siempre los presentó al día. A ese señor habría que hacerle un descuento en la próxima patente, por ejemplo, aunque sea de un 1 %. Eso ya estimula a la gente.

Otra propuesta es capacitar al personal en forma continua, no solo al personal médico, sino también al de Policía Caminera, al de la Policía... ¿Por qué? Porque la Policía Caminera hace muy bien su trabajo y, cuando llega la ambulancia, detiene el tránsito. Pero ocurre que a veces lo hace poniendo el móvil por donde va a salir la ambulancia. Entonces, cuando la ambulancia va a salir, no lo puede hacer porque tiene el móvil de la Caminera adelante y el vehículo del siniestro atrás, que no se puede tocar hasta que llegue el seguro.

La capacitación continua está bueno que se haga. Parecen cosas bobas, pero a

nosotros, en la diaria, nos ayudan mucho.

Quedo a las órdenes para las preguntas.

(Aplausos)

SEÑOR BRUM.- Se entra en la etapa de preguntas.

Quienes deseen hacer preguntas, las deben hacer llegar por escrito.

SEÑORA MAIESE.- Si me permiten, voy a hacer una consulta.

Una vez que una persona se accidenta en las rutas de Canelones, es atendido en la vía pública y logra llegar al Hospital de Canelones, donde trabaja la doctora —paciente con patologías múltiples y en grave estado— ¿cuánto tiempo demora en ser trasladado a un lugar que tenga CTI, *block* quirúrgico...? No sé si todos los hospitales en Canelones tienen CTI, *block* quirúrgico, tomógrafos. Quisiera saber cuánto tiempo demora en acceder a esos servicios y qué complicaciones tiene la demora.

SEÑORA CARLOTTO.- Es una muy buena pregunta.

En realidad, el politraumatizado se considera una patología tiempo-dependiente. Cuanto más rápida sea la asistencia, mejores van a ser los resultados.

Si el paciente está muy grave y tiene una lesión en el abdomen que sangra —por ejemplo, el bazo es clásico—, entra a *block* directo. El *block* se codifica —entre veinte y cuarenta minutos, está codificado— y entra directo. Eso es cuando el paciente tiene un sangrado activo, porque si no se para el sangrado, el paciente se muere.

Cuando hay que hacer algún estudio de imagen, hay que hablar con Coordinación de Estudios; calculen veinte minutos. Luego, hablar con el tomógrafo de COMECA —en realidad no hay convenio con COMECA, pero siempre ayuda— para decirle que se necesita tomografía para un politraumatizado grave; lo mandan en veinte minutos, porque ellos también tienen que codificar a su gente. Ya vamos cuarenta minutos. Luego está el tiempo del traslado. Ahora tenemos una base del SAME 105 en el hospital que nos facilita el traslado, pero esto ocurre hace dos meses. Si no hay en el hospital, hay que llamar a la Coordinadora de ASSE para que nos habilite una ambulancia. Eso lleva media hora más aproximadamente. Por tanto, cuarenta más treinta son setenta minutos de espera para hacerse la tomografía. La tomografía es rápida, se hace en quince minutos. Luego que se hace la tomografía, el paciente vuelve al Hospital de Canelones, se ve la tomografía y lo que hay que solucionar de urgencia. Si no se puede solucionar ahí, hay que volver a hablar con la Coordinadora de ASSE para decirle que se necesita un CTI neuroquirúrgico o una puerta que tenga cirujano de tórax o una puerta que tenga

traumatólogo o alguien que me arregle el rostro del paciente, según el caso.

Por tanto, entre la primera asistencia y la asistencia final, se calcula dos horas y media o tres horas.

SEÑORA MAIESE.- Un disparate.

SEÑORA CARLOTTO.- ¡Un disparate! ¡Y más para la familia del accidentado! Si para nosotros, que estamos peleando continuamente con los necesito, necesito, necesito fueron tres horas, para las familias son seis, siete, ocho.

SEÑOR BRUM.- No habiendo más preguntas, hacemos un cuarto intermedio por quince minutos.

(Es la hora 11:26)

(Vueltos a sala)

SEÑOR BRUM.- Reanudamos la actividad de este simposio.

(Es la hora 11:48)

MAESTRA DE CEREMONIA.- Les informamos que esta actividad está siendo transmitida por el canal YouTube de la Junta Departamental de Canelones y queda a disposición de todos ustedes para cuando deseen verlo.

SEÑOR BRUM.- Invitamos a integrar la mesa a quienes están a cargo de la siguiente exposición, representantes de la Intendencia de Canelones: señor Marcelo Metediera, director general de Tránsito y Transporte; señor Adrián Bringa, director de Ingeniería de Tránsito, y señor Gustavo Mobilio, director de Tránsito y Seguridad Vial.

(Pasan a integrar la mesa los representantes de la Intendencia de Canelones)

Les damos la bienvenida y les cedemos el uso de la palabra.

Tiene la palabra el señor Adrián Bringa, director de Ingeniería de Tránsito.

SEÑOR BRINGA.- Buenos días. Muchas gracias por esta invitación. Saludo esta actividad.

Antes de iniciar la presentación propiamente dicha, tenía pensado tomarme una licencia, pero, después de haber presenciado la presentación anterior, voy a tomarme dos

licencias.

En primer lugar, quiero agradecer al jefe de puerta de emergencia del Hospital de Clínicas, doctor Fernando Machado —que no está presente—. Allá por el 2015 o 2016, se apersonó en la UNASEV, cuando formábamos parte de dicha gestión, y presentó la idea de Mayo Amarillo, algo que había surgido por un movimiento de organizaciones sociales civiles en Brasil y que empezó a sembrar sus semillas en otras partes del mundo. Uruguay fue uno de los primeros en adherir. Adhirió incluso a través del Parlamento uruguayo. Gracias a ello y a que él ha sido un incansable trabajador de ese tema, promoviendo Mayo Amarillo, siete años después se sigue celebrando esta actividad en Uruguay, la que es reconocida en otros países por el énfasis con que la hacemos aquí.

En segundo lugar, quiero referirme a algo que compartió la doctora Carlotto. Lo primero que ella dijo fue “no soy del palo”. Y es bravo hablar cuando uno está en esa situación. Para alguien como yo, que hace casi quince años que se puede decir que soy del palo, cuando viene alguien que no lo es y dice las cosas como las dijo ella, aplicando terminología y conceptos que son difíciles de transmitir, uno se queda tranquilo y piensa en que las semillas que estamos sembrando —con quienes sí son del palo— no están siendo tan mal sembradas. No quería dejar pasar la ocasión sin mencionar eso.

En lo que se refiere a nuestra exposición, vamos a darle un marco teórico.

(Se proyecta presentación)

Los compañeros de la Dirección General de Tránsito y Transporte tenemos un concepto sobre qué es movilidad, y quiero destacar como algo negativo el concepto que hay en general de que la movilidad es aquello que me permite ir más rápido de un lugar a otro, de un punto a otro, es decir, trasladarme de la forma más rápida posible desde el punto de inicio hasta el punto de destino. Eso es una parte de la movilidad, pero no es la más importante. La movilidad pasa por otros lados.

¿Qué se destaca? La calidad de vida. ¿Por qué? Porque mejora la convivencia de todos nosotros en la utilización de espacios públicos, en la vía pública. En ella hay peatones, ciclistas, patinadores, ómnibus, camiones, autos, y todos tenemos el mismo derecho a utilizar ese espacio.

Entonces, una movilidad sostenida y sustentable tiene que apuntar a eso, es decir, a una sana convivencia y a una seguridad vial que debe llevar inexorablemente a una reducción de la siniestralidad. Si a través de la seguridad vial, contemplando una movilidad sostenible, no

logramos bajar la siniestralidad, hay algo que no estamos haciendo bien, y eso nos compete a todos los que estamos acá presentes. Tenemos que apuntar a que la tasa de lesionados y fallecidos en el país baje.

A continuación, voy a decir algo que ya mencionó la doctora Carlotto con relación a un tema de salud. No es algo que establecimos nosotros ni la doctora, sino que es algo que establecieron la Organización Mundial de la Salud y Naciones Unidas. Me refiero a que está previsto que los accidentes de tránsito, si no logramos disminuirlos a nivel mundial, pueden llegar a ser la primera causa de muerte en el mundo a partir de 2040. Y como dijo la doctora, los costos sociales y económicos de los accidentes de tránsito son muchísimos.

Una movilidad sostenida y sustentable también tiene que ver con el medioambiente. ¿Por qué? Porque si nosotros optimizamos los medios de transporte, cómo nos movemos en la ciudad, vamos a optimizar el consumo que hacemos de los combustibles. Y si los optimizamos, tendremos menos contaminación. ¿A qué nos lleva eso? A un mayor ahorro energético. Vamos a ahorrar energía en recursos que no son renovables y, a su vez, vamos a estar ahorrando dinero.

Un detalle que no es menor, y que vamos a tratar de explicar rápidamente en el Plan Estratégico, es la inclusión social; la importancia que tiene la movilidad en la inclusión social. Las ciudades menos inclusivas son las que generan más brechas sociales entre los distintos estratos sociales. ¿Por qué? Por lo general —esto no pasa solo en las ciudades de Uruguay, sino en la mayoría de las ciudades del mundo, salvo en aquellas muy desarrolladas—, quienes viven en las periferias no tienen acceso a los servicios básicos que puede tener cualquier ciudadano. Quien vive en la periferia, para ir a un centro de salud, a estudiar, a trabajar, tiene dificultades de movilidad. Entonces, la brecha entre quienes pueden acceder a esas cosas y quienes no, se va ensanchando, y, por lo general, quienes viven en la periferia son los menos pudientes.

Ahora pasamos al Plan Estratégico. La Ingeniería de Tránsito se basó en el pilar 4 de Naciones Unidas. Como ustedes saben, en el 2010, Naciones Unidas declaró el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, y les exigió a todos los países que bajarán un 50% la siniestralidad a fines del 2020. Como eso no se cumplió, se extendió al 2030.

Se trabaja en base a cinco pilares. Nosotros vamos a hacer mención al pilar 4, que tiene que ver con los usuarios más seguros. Dentro de este Plan Estratégico, que definimos con los demás compañeros —Marcelo Metediera, Gustavo Mobilio y Alejandro Alberro, que no está presente—, pusimos énfasis en los más vulnerables, en los peatones, en los ciclistas, en los usuarios del transporte público, en la convivencia con el transporte pesado —después vamos a explicar que eso constituye un gran problema para varios municipios del departamento— y, por último, en cómo implementar este plan estratégico con los distintos municipios, exhortando a

trabajar a través de los planes locales de movilidad.

Ahora vamos a pasar a las acciones que hicimos. Les pido a los alcaldes que no se sientan lesionados si no nombro alguna acción que se llevó a cabo en sus municipios, pero lo que voy a mencionar es a modo de ejemplo, para que se vea cómo se viene trabajando desde la Dirección de Ingeniería de Tránsito.

En lo que respecta a los peatones, debemos decir que un luchador incansable de la movilidad y seguridad vial que está presente, Ruben Machín, canario, a quien conocemos desde hace mucho tiempo, le planteó a nuestra dirección y al alcalde de Canelones, Darío Pimienta, la idea de implementar cebras inclusivas para las personas con TEA —trastorno del espectro autista—. Nos enfocamos en algunos ejemplos que había en Europa y estudiamos la viabilidad. Si bien era una acción que podía parecer muy simpática, que generaba empatía, era esencial que no terminara trastocando el normal funcionamiento de las cebras. Viendo todo eso, la piedra fundamental, por decirlo de alguna manera, se ejecutó en la cebra ubicada frente a la entrada de la Intendencia de Canelones. Esto tiene apoyo técnico de gente que trabaja con personas con TEA. Por eso, la iconografía que se ve en la imagen. Ya está previsto que, en el mes de mayo, no solo en el Municipio de Canelones, sino también en otros, se continúe con estas acciones. Vamos a tratar de que, al final de período, varias cebras de los distintos municipios sean inclusivas.

Otro trabajo que estamos haciendo con el Área de Discapacidad de la Intendencia es generar espacios reservados de estacionamiento para personas en situación de discapacidad, en todos los municipios y en las nuevas obras que se están haciendo. Pero no solo en las ciudades. Como ustedes saben, a lo largo de la costa de Canelones hay nueve bajadas accesibles para personas en situación de discapacidad, y en esas playas también va a haber espacios reservados para esas personas.

En varios municipios se están construyendo sendas peatonales. Por suerte, la pavimentación viene bien y muy rápido en todo el departamento. Pero eso conlleva aceleración en la movilidad. Antes había calles de tosca y ahora son de pavimento bituminoso, por lo cual se desarrollan otras velocidades, y en ese espacio conviven la bicicleta, el peatón, el auto, el camión... Ahora se está trabajando en un plan de construcción de sendas en aquellas vías de mayor movilidad. Sé que nos van a decir “faltan acá”, lo tenemos clarísimo, pero es un proceso muy largo, muy costoso, y se está haciendo en la mayoría de los municipios.

Algo que siempre pregona Marcelo Metediera es la importancia de la conexión. Relaciono esto con los circuitos peatonales. En algún momento me mencionaron las cebras inclusivas. Está bien, pero ¿cómo llega el chico con TEA a la cebra inclusiva? Ese es un tema. Entonces, la idea puede ser buena, pero si no está bien aplicada, pasa a ser una idea mala. “Me

hiciste una cebra bárbara, pero ¿adónde me lleva eso?, ¿para qué me sirve?”. Entonces, dada la optimización que tenemos que hacer, porque los recursos son limitados, tenemos que incluir todo esto en los componentes a la hora de realizar la tarea. Entiendo que a veces eso no se hace con la celeridad que todos quisiéramos o no se desarrolla en todos los lugares que nos gustaría, pero es un detalle que debemos tomar en cuenta. Si no, no estaríamos utilizando bien los recursos, estaríamos haciendo algo que no conecta con nada —lo cual a Marcelo le preocupa particularmente—.

Siguiendo con los peatones, otro aspecto que consideramos es trabajar en entornos seguros. Está muy de moda el entorno escolar seguro, pero para nosotros va mucho más allá de eso; por eso hago una enumeración en la presentación. Menciono a los centros educativos en general, no solo a los escolares. El centro escolar es importante, pero la mayoría de las veces los niños van en camioneta o con adultos. El problema lo tenemos más que nada en los centros de educación secundaria, adonde los gurises van solos. Entonces, tenemos que trabajar en entornos seguros de los centros educativos de UTU y liceos. También, de centros de salud, espacios de recreación y plazas. Hay dos ejemplos. Uno es el entorno escolar seguro que se realizó en una escuela de Pando a través de la Fundación Gonzalo Rodríguez. Esta tiene un programa por el que se mide la seguridad del entorno escolar y la califica con estrellas. Dice, por ejemplo, “tiene dos estrellas; le faltaría tal y tal cosa para llegar a las cinco”. Este es un ejemplo de lo que se hizo en una escuela de La Paz.

En cuanto a los centros de salud, en el de Ciudad de la Costa se aplicó una tecnología nueva en el país, que existe en muy pocos lugares. En la imagen vemos que se está colocando la cebra. La cebra no está pintada, es una cinta de la empresa 3M. Se aplica con pegamento y en menos de media hora queda utilizable. Tiene una duración bastante prolongada: de tres a cinco años. Antes de que los alcaldes la pidan, les digo que es costosísima. Esto fue una prueba que quiso hacer la empresa y le pidió autorización a la Intendencia de Canelones para llevarla adelante.

Estamos realizando distintas acciones que tienen que ver con la convivencia con los vulnerables, pero quiero detenerme en el plan piloto Tu Calle. Se llevó adelante en el Municipio de Ciudad de la Costa, en un punto crítico: el cruce de la calle Buenos Aires con Avenida del Canal, donde había que hacer una obra de ingeniería de tránsito. Pero acá se buscó mucho más, porque tenemos el Canal Artigas —que es emblemático para quienes somos de Ciudad de la Costa— y una plaza recientemente remodelada —la que quedó muy bien, con accesibilidad, con acceso a Internet—, y había que compatibilizar todo eso. Entonces, en coordinación institucional con el PNUD, la Intendencia de Canelones, el Ministerio de Industria y Energía, y el Municipio de

Ciudad de la Costa llevamos adelante este plan piloto, que lo que buscó fue contener el problema de siniestralidad que había allí. Fue un trabajo de cuatro o cinco meses, durante los cuales se hicieron talleres participativos con vecinos, comisiones y organizaciones civiles organizadas, los que plantearon las dificultades que veían quienes vivían allí y las posibles soluciones. Cuando se trabajó técnicamente con esos insumos, se volvió a un taller más con los vecinos, para ver que les parecía el trabajo que se había realizado desde lo técnico. En la ejecución participó personal especializado de Ingeniería de Tránsito, de Obras, y de Acondicionamiento Urbano, y se invitó a vecinos, en este caso a niños —como se ve en la foto—, para que la obra que también habían diseñado en lo teórico, la pudieran llevar a lo práctico. Es algo que lo pensamos repetir en otros municipios. Como les dije, lleva mucho tiempo porque es con participación ciudadana, y requiere mucho trabajo. Probablemente, en poco tiempo lo estaremos desarrollando en el Municipio de Cerrillos.

Aquí vemos el producto final. Había un punto conflictivo, donde la gente tomaba contramano. Se puede ver una serie de viviendas, pero esa calle es de una mano sola y la otra que estamos observando, también.

La gente venía por la calle Buenos Aires, quería cortar camino y se metía contramano, por más que les parezca descabellado y una locura. Entonces, a través de una intervención urbana, se hizo esto. Los vecinos pintaron el diseño que hicimos desde la institución. Quedó el circuito peatonal. Lo que vemos en amarillo es un circuito peatonal, debidamente señalizado. La ciclovía es compartida con un movimiento de patinadores que se llama Rolleros Urbanos del Uruguay. Se hizo todo un circuito que va hasta la rambla y conecta esto con Giannattasio.

Como podemos observar, en esta zona se hizo algo que empezó como modo piloto y ahora lo estamos implementando en todas las calles en las que el ancho no nos da para diferenciar la ciclovía de la vía de los vehículos a motor. Se llaman *vías compartidas con prioridad ciclista*. Son vías en las que se debe circular a un máximo de 30 kilómetros, debidamente señalizadas, en las que la prioridad la tiene el ciclista.

No digo que lo que estamos viendo se pueda replicar tal cual en todos los municipios. Simplemente, es una herramienta que se tiene y se adecua al lugar en el que se va a implementar.

Volvemos a las ciclovías. A modo de ejemplo, en la parte de arriba de la pantalla vemos la imagen de una ciclovía ya terminada. En el mapa de abajo —que es una imagen área— se indica en amarillo lo que está en ejecución, más de 10 kilómetros de ciclovía, que abarca Giannattasio. Lo indicado en color naranja ya está hecho y lo verde indica la vía compartida.

Más hacia el este habrá más ciclovías. Vamos a tener unos 15 kilómetros de estas solo en Ciudad de la Costa.

Tomemos en cuenta a la ciclovía en su integralidad, como dice en la pantalla: “Espacios de convivencia de distintos medios de transporte.” “Contemplando las necesidades de los usuarios de las vías con comercios locales y viviendas”. ¿Por qué digo esto? Porque en un plan inicial se pensaba implementar ciclovías en las auxiliares de Giannatassio en su totalidad, pero hay comercios. Entonces, si a quienes van a esos comercios no se los deja estacionar y tienen que hacer seis o siete cuadras para llegar a estos, van a dejar de ir allí y se dirigirán a otros en los que puedan estacionar. Por lo tanto, tuvimos que contemplar esas cosas. La solución que encontramos, hasta con los propios comerciantes, es esta: se deja que los clientes estacionen de un solo lado, para que puedan acceder al comercio. Además, hicimos la vía compartida con prioridad para ciclistas y una velocidad límite de 30 kilómetros.

Respecto al transporte público y pesado, el gran desafío que tiene el departamento de Canelones —como ustedes saben, no hay departamento que tenga más municipios y centros poblados que este— es lograr la conectividad entre los municipios y las localidades. Eso es muy difícil. Desde la Dirección General de Tránsito y Transporte, liderada por Marcelo Metediera y Alejandro Alberro, se prioriza lo que mostramos aquí, en pantalla. Priorizamos las situaciones de las personas que están alejadas de las necesidades básicas. Pero se intenta hacer eso manteniendo el equilibrio, que es lo más difícil de lograr. Tiene que haber una relación entre el servicio y el costo que sea accesible para todos. Si brindamos conectividad, pero la gente no la puede pagar, no sirve de nada.

Entonces, sabemos, somos conscientes —lo hablamos en cada reunión que tenemos con los concejos— de que a veces la conectividad no es la ideal. No es sencilla de hacer porque hay que contemplar todo esto. Las empresas también necesitan una retribución económica para brindar el servicio. Entonces, dentro de esos equilibrios es que vamos avanzando. El señor director Marcelo Metediera va a explicar esto mucho mejor que yo —sabe de esto más que yo o, por lo menos, trabajó en el rubro del transporte—. Sabemos que nos queda mucho por hacer, pero no hay forma de no transitar por este camino para poder alcanzarlo.

Traje un ejemplo de la línea XA1, que une El Pinar con el Geant. Si conocen la zona, dirán “pero El Pinar y el Geant no tienen mucho secreto, ¿cuál es el tema?”. El triangulito que vemos en la imagen es Colinas de Solymar. Se trata de un centro poblado que creció muy fuertemente al norte de la Interbalnearia y quedó desconectado de todo. Allí vive gente de un contexto social no crítico, pero vulnerable. Esa gente no tenía cómo llegar al hospital. Toda esa población depende de Salud Pública, pero no tenía como llegar al hospital. Esas personas, para

hacer algún trámite que tuviera que ver con la Intendencia, tenían que ir hasta el *shopping* Costa Urbana, que es donde están el Centro Cívico y el Municipio. No tenían otra opción. A través de esta gestión se comunicó el sur del Pinar con el norte de la zona que estamos mostrando y con el Geant. O sea, se logró que una sola línea hiciera una conexión interna de toda Ciudad de la Costa. A modo de ejemplo, esto también se está haciendo en la ciudad de La Paz, con el traslado de la terminal de ómnibus hacia el norte, contemplando todo esto que estamos diciendo. O sea, a la ciudad de La Paz van a ingresar más ómnibus desde Montevideo, creando más conectividad para la gente, y, a su vez, la terminal quedó ubicada en un lugar estratégico, en el que no interfiere ni molesta mucho en la movilidad interna de la ciudad.

Ahora, veamos la parte que sigue. Después de la síntesis verán que voy a hacer un poco de catarsis, pero no me queda otra.

Primero y fundamental: todos los trabajos de Ingeniería de Tránsito se basan en la evidencia científica. Esto, que suena muy rimbombante, simplemente quiere decir que todo lo que hacemos está respaldado por datos y estudios en los cuales basamos nuestras decisiones. ¿Por qué digo esto? Ingeniería de Tránsito no es pintar un cordón y poner un cartel. No es eso. Ese es un concepto de muchos años atrás, que quedó perimido. Ahora no se toma ninguna decisión si no hay un ojo técnico y un estudio que avale lo que se va a hacer.

Entonces, como digo siempre, el *meparecerómetro* no funciona con nosotros. Si no hay estudio, no vamos a hacer nada. Los estudios nos dan tranquilidad de que las cosas van a salir bien. Y si no salen bien, también vamos a tener la respuesta de por qué.

Lo otro que hay que tener en cuenta es que Canelones está en crecimiento y expansión de su movilidad. No caben dudas de eso; por suerte, está sucediendo. Pero eso nos lleva a que tengamos que anticiparnos a la jugada. Si no, terminamos siempre jugando a los bomberos: apagando incendios. Y muchas veces lo hacemos, lo sabemos. Pero el desafío que tenemos es el que se muestra en pantalla: “adecuarse a los riesgos y actuar a tiempo”. Eso es lo que necesitamos. Y para eso necesitamos de todos: alcaldes, ediles, todos los que tenemos responsabilidades en el gobierno. Los necesitamos a todos para anticiparnos a las cosas que pueden llegar a venir.

Ahora viene la parte de catarsis. Ustedes dirán: “Adrián se equivocó, no se está entendiendo. Tiene un tema con lo visible y lo invisible”. ¿Por qué? Porque hubo un estudio del MIDES, en el año 2017, que mostraba en todas las mesas institucionales de políticas sociales que el tránsito y la seguridad vial estaban entre los tres primeros temas de cualquier municipio. Nosotros lo seguimos viendo: vamos a todos lados y el tránsito y la seguridad son lo primero. Pero cuando pasan las cosas, sucede lo que decía la doctora Carlotto: “falleció fulano; pasó tal

cosa”. “Es parte del paisaje”. Tenemos que cambiar esa percepción del riesgo. Hay una baja percepción de riesgo en el tránsito, y eso es lo que nos lleva a que después no podamos cambiar los resultados. Por ese camino tenemos que ir.

Quedo a disposición para responder las preguntas.

(Aplausos)

SEÑOR BRUM.- Tiene la palabra el señor Gustavo Mobilio, director de Tránsito y Seguridad Vial de la Intendencia de Canelones.

SEÑOR MOBILIO.- Buenos días. Muchas gracias por recibirnos.

Agradezco a la Dirección General por integrarme a este equipo, más que nada por la experiencia que hay para realizar este trabajo. También le agradezco a quien me precedió en el cargo, el compañero Omar Rodríguez, quien junto a Marcelo Metediera dejaron un camino trazado.

(Se proyecta presentación)

Para encabezar la presentación elegí una frase de Voltaire que me pareció muy acertada: “No hay tal cosa como un accidente. Lo que llamamos con ese nombre es el efecto de alguna causa que no vemos”. Esto aplica bien al tránsito, porque no hay accidentes, sino siniestros de tránsito; nada es fortuito, siempre hay una causa y siempre se puede evitar. Por tal motivo, la Dirección está abocada a diferentes estrategias para evitar la mayor cantidad de siniestros posibles y mejorar la seguridad vial en nuestro departamento.

Desde que se volvió a la presencialidad, el 1° de agosto de 2021, se han realizado controles y fiscalizaciones para tal fin, que se acompañan con el trabajo educativo que realiza nuestra Unidad de Promoción de la Seguridad Vial —UNIPROSEV—. Esta unidad se generó en períodos anteriores y ha ido tomando un lugar más protagónico en la educación, desempeñando su rol con una fuerza y eficacia cada vez mayor.

Durante este período, los controles se realizaron de lunes a jueves, en diferentes zonas del departamento: el eje de la Ruta 5, el eje de la Ruta 8 y la ruta Interbalnearia. En total, los controles fueron 522.

Los controles nocturnos se realizan los viernes, sábados y domingos en los mismos ejes e incluyen los operativos de control de picadas, en coordinación con la policía. Se realizaron un total de 116 controles. Aclaro que estos datos fueron tomados a partir de que se volvió a la

presencialidad.

Con respecto a los controles diurnos y nocturnos que se hacen los sábados y domingos, en ese período se realizó un total de 82.

Además de todo lo que tiene que ver con el apoyo a los controles de tránsito fiscalizadores y de las picadas, también se les brinda apoyo a algunos eventos, por la interacción que tienen con el tránsito. Algunos de esos eventos son generados por el gobierno departamental, otros por los municipios y otros por los actores sociales. Todo eso está controlado por la Unidad Ejecutora Permanente. Asimismo, apoyamos el trabajo de las direcciones generales cuando involucra interacciones con el tránsito, por ejemplo, en lo que tiene que ver con el alumbrado, las podas, las viviendas... Además, integramos el CECOED —Centro Coordinador de Emergencias Departamentales—. En toda emergencia, obviamente, la interacción de tránsito es muy fluida y mucha.

Para darles una referencia, les comento que durante este período hemos tenido, aproximadamente, doce eventos —culturales, deportivos— por mes. Realmente, la interacción es bastante importante.

También se trabaja en la canalización y acompañamiento en el tránsito en los distintos movimientos turísticos del departamento —temporada de verano, semana de turismo, carnaval, fines de semana—.

El trabajo se coordina permanentemente con el Ministerio del Interior; la Jefatura de Policía; el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con el que se ha trabajado bastante en evaluaciones de tránsito en algunos puntos del departamento; el Ministerio de Defensa, cuando necesita algún requerimiento de apoyo en el tránsito, y con la Prefectura Nacional, en las actividades que se realizan en la faja costera.

La interacción con el cuerpo inspectivo canario es permanente, porque no solo apoyamos cuando se realizan fiscalizaciones de eventos en la vía pública que no están dentro de la regla, sino que, además, utilizamos un dron. Realmente, esa tecnología que se le agrega a los controles es muy importante.

Para todo lo que se hace en el territorio contamos con un equipamiento de veintitrés motos Honda, diez de las cuales tienen motor 500 cc y trece, 300 cc. La Dirección realizó una muy buena negociación con esa empresa y eso nos permite tener la flota siempre a disposición y mantenerla en buen estado. Además, contamos con un camión grúa, un camión de doble cabina, una camioneta equipada con cámaras y sistema de controles de matrícula, un radar móvil con visión nocturna, cincuenta *handies*, cinco decibelímetros, seis espirómetros y, obviamente, todo el equipamiento personal que lleva cada funcionario. A eso se le suman los radares de la rambla

y los de Giannattasio, que, en gran medida, han logrado una importante reducción de la velocidad en esos puntos.

Tenemos tres equipos de agentes de seguridad vial motorizados que atienden los tres ejes mencionados —Ruta 5, Ruta 8 y ruta Interbalnearia—, y un equipo que trabaja los feriados y los fines de semana. Además, hay cinco bases. Las de Ciudad de la Costa y Atlántida las atiende un equipo. Las demás se encuentran en Canelones, Las Piedras y Pando. Desde esos lugares cubrimos todo el territorio, haciendo intercambios entre los equipos que están fijos en las bases y los equipos que tienen motos.

El equipo UNIPROSEV se encarga del área educativa. Trabaja con escuelas, liceos y empresas, para atender a sus funcionarios. Entendemos que atender solamente al niño o al adolescente no es suficiente, porque ellos no son los que provocan los siniestros, no son los que manejan. Por lo tanto, la atención al adulto tiene que existir, obviamente. Una forma de encarar eso es en las empresas, apuntando a sus funcionarios, y también a los funcionarios que conducen de nuestra propia Intendencia. Esa atención, realmente, es muy importante.

También con ellos se realizan, obviamente, los talleres para escolares; el trabajo con la Facultad de Medicina; con la Prefectura cuando hay que preparar a sus conductores; los talleres para funcionarios de la Intendencia; los talleres para cuidacoches; los talleres para ciclistas y motociclistas; la creación de eventos educativos, como Luz Verde; la participación en Verano Educativo; la participación en A Modo Verano, de la Intendencia de Canelones; la participación en Tu Municipio más Cerca; el trabajo en el territorio en las campañas de Mayo Amarillo y la Semana Nacional de la Seguridad Vial; la colaboración junto a Ingeniería de Tránsito para realizar los planes mobiliarios de los municipios. Creo que esto último es un punto importante en la realización de los planes de movilidad, que están hechos por los municipios y que son los que realmente conocen el territorio. De este modo, involucran a la gente de su territorio para conocer sus necesidades y así tomar medidas más acertadas, medidas que no surjan solamente desde un escritorio.

Para eso, también es importante que las unidades locales de seguridad vial —ULOSEV— participen en los planes para que realmente logren ese aporte. Allí tienen la clave. Es algo que nos ha marcado a fuego nuestro director general, porque es la base para solucionar los problemas del territorio.

Quisiera agregar que el fortalecimiento del Departamento de Estadísticas y Planificación fue, justamente, una de las cosas que ha mejorado muchísimo el trabajo, ya que es el que recaba la información para la planificación. Esto se realiza en interacción con el resto de los funcionarios. La información que se tiene del lugar junto a la información de los municipios,

de la UNASEV y de la Policía se recaba en un mismo punto y nos permite mejorar los planes de trabajo.

Anteriormente, resaltaba el trabajo de UNIPROSEV. Realmente, el trabajo de UNIPROSEV y su esfuerzo es destacable. Es un trabajo que se realiza con la firmeza necesaria para que las medidas lleguen a la gente, pero con una calidez que permite que el servicio sea solicitado y hasta supere la agenda para atender las necesidades del departamento. Además, la forma de llegar a la gente que ellos tienen, desde la formación, hace que quienes están recibiendo los talleres se involucren y se coloquen dentro del problema; no como sucede permanentemente en el tránsito, que todos nos colocamos como analistas, por fuera del problema, cuando somos nosotros el problema.

Verdaderamente, es un logro y un orgullo tener una unidad como esta, que pone todo de sí para que todo salga de la mejor manera.

No me centré en las cifras, pero en esta diapositiva se muestra la planificación del Mayo Amarillo en Canelones. Todas las actividades fueron coordinadas por UNIPROSEV con la Dirección de Tránsito.

Más que presentarles números, quería mostrar todo lo que se hace, porque muchas veces está la idea de que no se hacen cosas, y sí se hace mucho. Al mismo tiempo, la gente se pone del otro lado del mostrador y no observa, no se integra al problema, no ve que está dentro del problema. Por lo tanto, si a esto no le agregamos algunas necesidades que está teniendo el país, como una fiscalía de tránsito o un juzgado de tránsito, que ayuden a que las medidas que se toman sean realmente efectivas, vamos a seguir con paliativos y sin tener resultados efectivos.

Muchas gracias.

(Aplausos)

SEÑOR BRUM.- Tiene la palabra el señor director general de Tránsito y Transporte, Marcelo Metediera.

SEÑOR METEDIERA.- Muchas gracias por la invitación.

Quisiera saludarlos por esta iniciativa. El Mayo Amarillo, la Semana Nacional de la Seguridad Vial y la Noche de la Nostalgia son siempre excusas para poner el tema de la seguridad en el tránsito arriba de la mesa.

Al final de la actividad voy a hacer algunas valoraciones, por el tiempo exiguo que tenemos, pero quiero adelantar que me pone muy contento ver a tantos actores del territorio. Acá hay muchos concejales y concejalas de los municipios, alcaldes y alcaldesas, también ediles, que

van a ser los multiplicadores de estos temas a nivel territorial. Para nosotros, eso es muy importante.

Cada tema relacionado con la seguridad vial da para hablar mucho. Nos encanta, nos hace bien y estamos a las órdenes para hacer las actividades que ustedes entiendan necesarias. Creo que muchas veces las actividades deberían planificarse al revés, desde los planteos y conversaciones de ustedes, y luego nosotros ver cómo podemos dar respuesta.

Rápidamente y en forma esquemática, quiero presentar algunas cuestiones puntuales vinculadas al trabajo que venimos haciendo en el Congreso Nacional de Intendentes junto a la UNASEV, los directores de Tránsito de todo el país, que somos aquellos que tenemos responsabilidad en el propio Congreso y en el trabajo permanente que se viene haciendo.

Quisiera mostrar algunos productos de ese proceso acumulado y algunos desafíos que tenemos, fundamentalmente, con la incorporación de la tecnología.

Uno de los principales logros, a mi entender, es romper las barreras jurídicas. En términos concretos, refiere a aquello de que saco un permiso de conducir en un departamento y si me encuentran con alcoholemia, no pasa nada, porque en otro departamento me lo dan, o voy a otro departamento a sacar la licencia de conducir si la tengo suspendida o si tengo un problema de salud y una intendencia me lo niega.

Eso quiero transmitirles cuando digo que rompemos los límites jurídicos y el país tiene un permiso único nacional de conducir. Este es el primer producto, y creo que el más importante de todos, que nos permitió empezar a avanzar en esta dirección.

El permiso único nacional de conducir, que conlleva un Registro Único de Conductores que dialoga con el Registro de Sancionados de la UNASEV, incorpora la unificación administrativa a nivel nacional: cualquier vecino o vecina que vaya a cualquier intendencia del país se encuentra exactamente con las mismas exigencias. También se incorporó un examen teórico informatizado, aleatorio. Es decir, se terminó con los quiosquitos que vendían las preguntas y las respuestas. Eso hace que necesariamente haya que estudiar en serio los temas de tránsito para hacer de mejor manera el examen teórico.

Continuamos: tenemos unificados los exámenes prácticos y el protocolo médico que hacen uniforme el trámite a nivel nacional. Este producto viene con la incorporación de tecnología.

Otro producto es el certificado de antecedentes vehiculares del SUCIVE. Antes, al comprar un vehículo, había que sacar un certificado de antecedentes —libre de deudas y algo más— en cada una de las intendencias y, además, en Policía Caminera. Eran veinte trámites. El escribano más prolijo —con el perdón de los escribanos y las escribanas— tramitaba los de

Montevideo, Canelones, Maldonado y Caminera; el más prolijo. Eso habla del trabajo y de las garantías que tenemos al poder unificar. Hoy, el certificado del SUCIVE se unificó y recoge los veinte certificados anteriores. Es un avance gracias a la incorporación de la tecnología.

Otro trabajo colectivo es la Ley de Tránsito y Seguridad Vial. En la redacción de esta ley trabajamos el Congreso de Intendentes, la UNASEV y varios ministerios. Tiene cuatro capítulos fundamentales. En el capítulo I se incorporan elementos activos y pasivos de seguridad. El capítulo II incorpora a las personas como sujetos de derecho, particularmente a los ciclistas y motociclistas. Se establecen derechos y obligaciones que no estaban incorporados en la ley con esta globalidad.

El capítulo III, el que más nos gusta y nos complica, refiere al permiso único nacional por puntos y unificación de multas y sanciones; en eso también venimos trabajando. El capítulo IV, por su parte, genera el registro de poseedores, a fin de resolver la relación de una persona con un vehículo: hice una compraventa, no hice la transferencia, lo vendí y no lo transfirieron, por ejemplo. Esto nos va a permitir trabajar con fuerza en ese aspecto.

Ya mencionó la doctora en su exposición que ha habido un cambio conceptual en los términos utilizados. Se transforma *accidente* en *siniestro*, y eso también está recogido en esta ley.

Otro aspecto considerado es la unificación de multas, que fue trabajado en forma colectiva. Empezamos con 4484 códigos de multas distintos a nivel nacional, que hoy están resumidos en 213 más un acuerdo de gradualidad en las multas por exceso de velocidad y la sanción de espirometría para quien tiene una segunda reincidencia. Seguramente, la próxima reunión del Congreso terminará por laudarse esta situación y será un avance más a nivel nacional. En el caso de Canelones, cómo pasamos todos los trámites que la Intendencia tiene a que sean vía web, al acceso a la tecnología, a facilitarle la vida a la gente. Ya hay una gran cantidad de trámites que se pueden hacer desde su casa sin tener que venir a la Intendencia, con todo lo que ello implica.

En esto voy a ser bien socarrón, bien socarrón, y les pido disculpas: no hay un solo desarrollo informático que haya llevado adelante el Congreso de Intendentes —también de los que vamos a presentar— que no haya tomado como base las herramientas que Canelones tenía. Por ejemplo, el empadronamiento *online*. Cuando arrancó la pandemia, esa herramienta nos permitió empadronar y circular aun con las intendencias cerradas.

En el tema de la fiscalización para Canelones, presentamos la importancia de empezar un nuevo proceso con la incorporación de los radares. Teníamos una licitación abierta que tuvimos que cerrar al comienzo de la pandemia. Hubo que reasignar los recursos a la

contención social, por lo que implementamos un proceso en etapas: empezamos con la rambla, seguimos por avenida Giannattasio y continuaremos con Pando, con Las Piedras. Esto es algo que seguramente intercambiaremos con la Junta Departamental.

Los números que aparecen en la presentación se refieren al descenso de los excesos de velocidad en la rambla desde el día que pusimos los radares, aun sin fiscalización, solo con información. El día que empezamos a multar, la cantidad de conductores que excedían la velocidad permitida bajó, promedialmente, a 52 % en esos cuatro puntos.

En Canelones, el criterio adoptado para aplicar este tipo de fiscalización es donde la velocidad cambia; no está atado, como hacen otras intendencias, a la siniestralidad, sino a los lugares donde tenemos la velocidad controlada, y queremos que se mantenga bajo. El criterio de instalación de los radares tiene esa implicancia.

En cuanto a los desafíos, uno de ellos es la incorporación de tecnología. Quiero aclarar que lo que planteo está trabajado en Canelones, pero siempre en el marco del Congreso de Intendentes. Por ejemplo, entre muchos aspectos, la fiscalización móvil: que los inspectores puedan fiscalizar desde un *smartphone* y puedan levantar la información y los antecedentes al poner el número de cédula del conductor o leer el código QR. De igual manera, al cargar la matrícula del vehículo, la información del vehículo está disponible en el momento.

Esto es muy importante para poder aplicar alguna de las políticas que mencionaba la doctora Carlotto. Puedo tener una política diferenciada hacia el conductor. Por ejemplo, circula sin cinturón de seguridad y lo observo por eso, pero si ya figuraba con observaciones, hay que sancionar. Es una modalidad para trabajar con la fiscalización, pero también con la educación desde la fiscalización.

El siguiente punto es la gestión integral de la movilidad. En las imágenes se ve el centro de monitoreo que, modestamente, estamos armando y pretendemos potenciar. Invitamos a la Comisión Permanente N° 2 y a quienes quieran acompañarnos a ver cómo funciona, a mostrarles qué estamos haciendo, porque pretendemos ir hacia una gestión integral de la movilidad. No se trata únicamente de controlar la velocidad, sino también de controlar los semáforos, controlar el tránsito pesado, hacer la lectura de matrículas, etcétera. Obviamente, es fundamental para la interacción que tenemos con el Ministerio del Interior para los operativos de las picadas.

Reitero, para nosotros no solo es fundamental controlar la velocidad, sino también ir hacia una gestión de la movilidad. Como les comentaba, pretendimos comenzarla en setiembre de 2019, pero tuvimos que modificar los tiempos en función de la pandemia.

Otro aspecto en la incorporación de tecnología tiene que ver con el permiso único

nacional de conducir digital. Ya lo tenemos pronto. La persona va a poder tener su licencia de conducir en una aplicación, lo que permitirá interactuar con el inspector de manera más ágil, informatizada. Si bien, insisto, lo venimos trabajando, tenemos el *okay* desde el Congreso para colectivizarlo a nivel nacional.

Consideramos que es una herramienta importantísima porque es un “documento vivo”. Quiere decir que cuando lleguemos a la licencia de conducir por puntos, al actualizar en el sistema la situación de la persona que gana o pierde puntos, también se actualiza la aplicación. Si una persona tiene una sanción por espirometría, al actualizarlo en el sistema, se actualiza en la aplicación. Si cambian las condiciones médicas, se baja la categoría o se la restringe, se actualiza el sistema y automáticamente, la aplicación.

Este sistema nos permite incorporar el documento de identificación vehicular y el carné de salud, si se quiere. Eso también se viene trabajando con UNASEV, sobre la base de una lógica nueva para la licencia de conducir. Y como esto no debe estar desenganchado de las políticas nacionales, hemos hablado con AGESIC para que se integre a la billetera que viene desarrollando ese organismo, que va a tener la credencial, la cédula de identidad... No son productos aislados.

Lo menciono porque entendemos que debemos trabajar con esa visión, con esa cabeza, referida a la implementación a nivel nacional.

Por otro lado, tenemos el desafío del permiso único nacional por puntos, que ya mencionamos, en lo que efectivamente venimos trabajando. Empezamos un conversatorio del que participa la UNASEV, el Congreso de Intendentes y sus asesores jurídicos, en un intercambio con una consultora española, que nos está trasladando su experiencia sobre la educación en el sistema por puntos en España, los cuadros de sanciones —lo que se quita y su calificación—, tecnología, recuperación de puntos, entre otros temas. Estamos trabajando y mucho.

Pretendemos cerrar este año un protocolo que nos ponga en debate con los distintos tipos de conductores, con todos los involucrados en este tema, para ver cómo se le da forma, y así Uruguay pueda tener, definitivamente, la licencia de conducir por puntos. Eso se lo vamos a copiar a España, como España les copió a Francia y Alemania. Hay que aprender, y tomar esas experiencias ahorran tiempo y hace que nos equivoquemos lo menos posible. Nos vamos a equivocar, sin lugar a dudas, pero vamos a avanzar.

Por último, quiero mencionar un planteo de la UNASEV y del propio Congreso. Si se ordena lo referido al conductor con la licencia de conducir, si ordenamos la fiscalización con multas y sistemas informáticos, si estamos intentando ordenar la relación del conductor con el parque automotor, nos está faltando trabajar sobre las condiciones en que los vehículos circulan

por la vía pública. Por eso, las inspecciones técnico-vehiculares van a tener que ser una realidad en el país. Es la pata que nos estaría faltando en los equipos de trabajo.

Les pido disculpas por hablar tan rápido. Me hubiera gustado detenerme en cada uno de los puntos. Estamos a las órdenes.

En el trabajo que venimos haciendo a nivel nacional con todas las intendencias y Presidencia, la incorporación de tecnología en los procesos de fiscalización son muy importantes, y ustedes son actores fundamentales al momento de llevar esto a la práctica, actores que van a poder multiplicar y ayudarnos. Fundamentalmente, los alcaldes y alcaldesas saben que les pedimos que nos ayuden con los planes de movilidad.

Para nosotros, es un gusto exponer aquí. Agradezco nuevamente la invitación.

Disculpen lo rápido de la presentación, pero no quería dejar de dar un pantallazo sobre cada una de las cosas en las que estamos trabajando. Es un acumulado de antecedentes, pero nos pone en perspectiva a nivel país.

Muchas gracias.

(Aplausos)

SEÑOR BRUM.- Se entra a la etapa de preguntas.

Ha llegado la siguiente pregunta a la mesa: “Sabemos que el transporte de camiones va a crecer en un 200 % hasta que no entre en funcionamiento el tren de UPM. ¿Es impensado o es viable la idea de regular este tráfico y sus horarios? Por ejemplo, restricción de tránsito de 6 a 8 cuando vienen y de 16 a 19 cuando van. Hablamos de Canelones, pero sería ideal, si fuera posible, que se aplicara en toda la Ruta 5, para evitar aglomeraciones. Emilio Silvera. La Paz”.

Pueden responder.

SEÑOR METEDIERA.- En este sentido, venimos trabajando en los planes de movilidad del transporte de carga. Empezamos cuando se iba a instalar la primera planta de celulosa, sobre todo en la Ruta 11, Canelones – Santa Lucía. Pero, sí, ese problema está, esa complicación está. Se viene trabajando con el tren central, con el ferrocarril, con la infraestructura y los desvíos en cada uno de los lugares, y también con Vialidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en la doble vía en Canelones, en el baipás en Santa Lucía... En Las Piedras tenemos una situación a futuro planteada. Se está trabajando para la contención de esos camiones de tránsito pesado, siempre con la prioridad de sacarlos de las plantas urbanas. Restricciones horarias ya existen hoy: entre las once de la mañana y las ocho de la noche no pueden circular camiones por los centros urbanos, salvo que exista alguna habilitación puntual.

SEÑOR MOBILIO.- La consultora que estuvo trabajando para UPM con el Ministerio y con UNASEV, también lo hizo con nuestra dirección para recabar datos. Una de las cosas que se propuso, por ejemplo, fue el cierre de las rotondas abiertas para que, justamente, el flujo por allí fuera mucho más seguro.

SEÑOR BRUM.- No habiendo más preguntas, agradecemos al señor Marcelo Metediera, director general de Tránsito y Transporte; al señor Adrián Bringa, director de Ingeniería de Tránsito, y al señor Gustavo Mobilio, director de Tránsito de Seguridad Vial de la Intendencia de Canelones por las exposiciones realizadas.

(Aplausos)

Invitamos a integrar la mesa al siguiente expositor: señor Arturo Borges, presidente del Instituto de Seguridad y Educación Vial —ISEV—.

(Pasa a integrar la mesa el señor Arturo Borges)

Le damos la bienvenida y le cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR BORGES.- Buenos días para todos.

Quiero agradecer la invitación al señor presidente de la Junta Departamental de Canelones, señor Carlos Grille, y saludar al presidente de la UNASEV, Alejandro Draper; al moderador, señor Julio Brum; a los alcaldes y concejales; al director general de Tránsito de la Intendencia de Canelones, Marcelo Metediera; al director de Ingeniería de Tránsito, Adrián Bringa, con quien tuvimos el placer de reencontrarnos después de mucho tiempo; al director de Turismo, Horacio Yanes, que se encuentra en la barra, y a todos los funcionarios de la Junta Departamental, en especial a la unidad de Recursos Humanos, quienes nos atendieron muy bien en estos días y han hecho posible nuestra presencia hoy acá.

Evidentemente, para nosotros es un inmenso honor estar en este ámbito, en este órgano legislativo.

Quiero saludar también a la doctora Marianel Carlotto, que me dejó temblando. Compartimos absolutamente todo lo que ella manifestó. Nosotros, como peritos accidentólogos, vamos al lugar del hecho, vemos lo que sufre el médico cuando se enfrenta a estas situaciones y más de una vez nos ha tocado verlos llorar.

Por lo tanto, las exposiciones que hicieron la doctora Carlotto y el señor Draper —sabemos que las autoridades están interesadísimas en mejorar esta situación— son, ni más ni

menos, una parte importante de lo que significa el título que han elegido para este simposio: concientización. Los felicito por ello. La concientización empieza a partir de la educación. Uno de los elementos importantes de la educación es transmitirle al poder social la verdad de lo que ocurre.

Antes que nada, quiero decirles a quienes gobiernan este reloj que escondan los alcanzapelotas porque no sé cuánto va a durar el partido. Desde ya, les pido disculpas y me voy a tomar el mismo tiempo que usó mi amigo Metediera. Voy a hacer uso de la palabra de pie, porque así me gusta hacerlo.

(Se proyecta presentación)

Este título que eligieron, como todos los expositores que hicieron uso de la palabra, tiene un solo objetivo: mejorar una estadística que nos trae fatal, y en estos últimos meses, peor. Nosotros tenemos la misma impresión que la doctora Carlotto: quizás, todo lo que se está diciendo y viendo en los medios no es la realidad, hay cosas que quedan ocultas. Nosotros vamos a siniestros donde hay fallecidos, pero la noticia no sale en los periódicos y no va ningún canal de televisión. Nuestra misión es ir como perito de parte. Trabajamos para jueces, abogados o para las compañías de seguros. Por lo tanto, vivimos una realidad a la que le llamamos *el otro mundo del tránsito*. El tránsito tiene su propio mundo. Quizás no es el mundo que vivimos nosotros en sociedad. Es un mundo distinto, que muchas partes de la sociedad desconoce, como también desconoce la realidad.

Por lo tanto, el tema de la concientización nos ha hecho pensar. ¿Cómo hacemos para concientizar? ¿Cuál sería la estrategia para concientizar? Es un tema difícil.

El título de este simposio es brillante. Los felicito. Nos pone en un compromiso porque la vara ha quedado altísima. Vamos a ver si, por lo menos, podemos igualar en parte a todos quienes nos precedieron en el uso de la palabra. Vamos a hacer el intento.

En la primera diapositiva pusimos “Departamento de Canelones, Uruguay”. En este momento están tratando de engancharse, a través de Youtube, algunos de los quince o dieciséis países que represento como presidente de la Asociación Iberoamericana de Centros de Educación y Formación Vial. Esta asociación tiene catorce años y nosotros ejercemos la presidencia desde hace ocho meses.

Dentro del ISEV trabajamos con instituciones públicas y privadas para colaborar en todo aquello que pueda mejorar la fatalidad o los casos graves que tenemos dentro del tránsito.

En la siguiente diapositiva se puede ver nuestro título, la especialidad que logramos

con la Universidad de Valencia, con la que tenemos un acuerdo para certificar conductores. Es decir, representamos a la Universidad de Valencia y tenemos libertad de cátedra en tres casos: Accidentología, Medicina de Tránsito y Psicología de Tránsito. Son tres elementos que ISEV, con la Universidad de Valencia, puede perfectamente hacer. Y estamos hablando de la formación y capacitación en seguridad vial. Nosotros nos dedicamos a la investigación del siniestro.

Lo que vamos a mostrar no es la verdad absoluta. Lo que se va a mostrar es lo que uno cree que puede ser la verdad. Pero la verdad absoluta en esto no la tenemos, y menos pretendemos tener la razón.

Se ha hablado mucho y repetido infinidad de veces la palabra *educación*. Esto nos encanta, porque nos llaman a nuestro juego, es a lo que nos dedicamos. El estado natural de una sociedad apunta absolutamente siempre al crecimiento. Es decir, las sociedades buscan crecimiento económico, crecimiento cultural, crecimiento productivo... Siempre se apunta al crecimiento. El transporte terrestre ha estado vinculado a ese crecimiento desde los albores de la patria. ¿Por qué? Porque desde la carreta —dejemos de lado el ferrocarril— y después de 1900, el transporte automotor, el transporte terrestre ha sido el generador del progreso socioeconómico en los 120 o 130 años posteriores a la aparición del automotor. Si bien el transporte marítimo es el más importante a nivel mundial, el transporte terrestre es, en nuestro país, una de las variables más importantes de sustentabilidad. No solamente personal, para ganar un sueldo. Eso es lo que a veces les transmitimos a los profesionales: lo suyo no es un tema personal; poner un vehículo profesional en la calzada es un deber social. Hay que contemplar el fin social —tanto de un vehículo de carga como de un vehículo de pasajeros— y también lo que significa para una empresa, el país o la región.

Entonces, desde la época de las carretas, el transporte automotor empezó a vincularse de manera muy rápida en nuestro país. Cuando miramos las imágenes que se están proyectando, que son de 1920-1929, encontramos que desde aquella época hasta hoy ha habido cambios. Como verán en la imagen, se circulaba por la izquierda. Hasta 1945, en nuestro país se circuló por la izquierda. En Buenos Aires esto cambió en 1944, pero acá, en 1945; teníamos reminiscencias de los países del Reino Unido y de la vieja Europa.

Hoy, tenemos un tránsito que evidentemente ha evolucionado en lo que tiene que ver con el parque automotor y que ha complicado la situación de nuestras vías. Pero la diferencia entre 1920 y hoy, en lo que se refiere al comportamiento del ser humano, es poca; el comportamiento es más o menos parecido. Esto quiere decir que hay algo en lo que no hemos progresado. Los avances tecnológicos —como mencionó Metediera— son espectaculares, pero ¿cómo hacemos para hacerle entender al individuo que todos esos avances tecnológicos, que son

a su favor, tienen una repercusión fundamental en el desarrollo de un sistema con seguridad y exento de riesgos? Yo puedo tener las mejores vías, vehículos del siglo XXI, la tecnología también del siglo XXI, pero si quien tengo al frente del volante es un imperito, estamos en la misma. Y esto es lo que está pasando. ¿Para qué quiero vías, vehículos y tecnología del siglo XXI si manejamos como en el siglo XIX?

Entonces, ¿dónde ha fallado el sistema? Desde nuestro modesto punto de vista, el sistema falló porque se olvidó de que la fase fundamental es que el individuo entienda que no existen vías totalmente seguras, que no existen autos totalmente seguros. Además, la mayoría de la población, prácticamente, no conoce las reglamentaciones, y las leyes no modifican comportamientos si no son explicadas a su tiempo.

¿Qué enfrentamos hoy? Un nuevo tránsito. Incluso es distinto al tránsito anterior a la pandemia. Hoy, nosotros somos distintos. Hasta cambiamos la manera de relacionarnos, de vincularnos, de hablar. La sociedad tiene hoy cierta problemática. Me refiero a eso que oímos casi todos los días, que se denomina *ajuste de cuentas*. ¿Cómo se traslada esto al tránsito? Tengamos en cuenta que al sistema de tránsito se lo reconoce como la caja de resonancia de la forma de vida de la sociedad. Entonces, si tengo un problema en un sector de mi vida, es imposible que no lo transmita al sistema de tránsito. ¿Por qué? Porque el sistema de tránsito reúne una cantidad de perfiles de personas que no nos conocemos, pero que transmitimos los problemas con los que convivimos. Por lo tanto, ¿qué buscamos? Un nuevo estilo. ¿Qué habría que hacer a través de la educación? Conseguir un nuevo estilo de conducción, tanto peatonal como vehicular. ¿Qué pasa cuando uno quiere explicar esto o cuando uno le dice a alguien que se ponga el casco o el cinturón de seguridad? Esa persona, ¿entiende el porqué? No; en lo que piensa realmente es en evitar la multa. Y no es eso lo que debemos explicar. Lo que debemos explicar es por qué es necesario ponerse el casco: para evitar un resultado como el que mostraron las imágenes que compartió la doctora Carlotto. Eso es lo que concientiza a una persona, no el decirle que se ponga el casco porque lo van a multar.

A veces, les decimos a las personas “esto conviene hacerlo de esta forma”, y estas nos responden “yo tengo libertad de acción”. El circular es libre, es un derecho otorgado por la Constitución de la República, pero la conducción está restringida por leyes y decretos. No es libre, tiene un contexto jurídico que se debe respetar. Entonces, no podemos confundir *circular* con *conducir*. Son dos términos diferentes.

Para lograr ese nuevo estilo que queremos, tenemos que lograr formar individuos que sean ciudadanos seguros. ¿Cómo logramos ciudadanos seguros? ¿Solamente con las leyes o con vehículos nuevos? ¿Con la publicidad que se hace de vehículos nuevos, que parece que van a

resolver todas las equivocaciones que cometamos? Eso es un error. No podemos hacerle creer a un individuo que porque se compró un auto con *airbags*, compró un acorazado alemán. Eso es equivocado. Lo que hay que decir es lo que dicen todos los fabricantes de autos: a partir de los 90 o 100 kilómetros por hora, todos los elementos de seguridad que tiene un vehículo pierden eficacia. No se le puede decir a un individuo “vos, con esto, podés subir montañas, cruzar ríos, cruzar mares y ser el uno”. Eso es lo que la gente compra y lo que la gente cree. Cree que esa tecnología supera la posibilidad de cometer un error.

¿Cómo formo un ciudadano seguro? Necesito educarlo y que cuando salga a la vía pública sepa contemplar aquellos estímulos negativos que esta pueda tener, que sepa los límites de los vehículos que nosotros tenemos y que sepa también que el entorno es limitado.

En algún momento, quienes me precedieron en el uso de la palabra dijeron “ha quedado chica la estructura vial”. Sí, claro que sí. La cancha nos quedó chica. Entonces, ¿qué tipo de jugadores precisamos? Precisamos jugadores técnicos, jugadores que sepan moverse en espacios reducidos. ¿Por qué? Porque cada vez hay más autos, más individuos dentro de un sistema que tiene, en la vía pública, una historia de 2450 años. La seguridad vial no es un tema de ahora ni del siglo pasado; nació en la escuela de Platón, 450 años A.C, con Hipodamo de Mileto, cuando este creó una estructura vial que tenía las medidas que hoy tenemos dentro de nuestras ciudades: 7 metros de ancho la calzada y 1,20 metros de ancho la vereda.

Hoy, tenemos una vía pública, y es necesario explicarle al individuo que se integra al sistema que hay un ordenamiento jurídico, el cual se creó para permitirnos sobrevivir y, sobre todo, convivir. Pero para eso tenemos que educarlo.

No solo nos quedó chica la cancha, sino que ahora tenemos nuevos actores. Yo haría algunas preguntas. ¿Qué es el monopatín y qué figura jurídica representa? No estoy pidiendo que alguien levante la mano. Creo que todos los que estamos aquí sabemos la respuesta. Guárdenla para ustedes. ¿Qué es un individuo arriba de un monopatín, jurídicamente hablando? Nos lo preguntamos nosotros, los peritos, cuando tenemos que hacer un informe pericial para darle una opinión a un juez o al pretorio sobre qué fue lo que sucedió. Ese individuo todavía no está regulado, pero está subsumido en el reglamento del peatón. ¿Sabe qué parte del seguro lo cubre y cuál no, cuando se cae solo y se rompe la cabeza? No tiene la menor idea. Y esto es un elemento. ¿Qué sabe la gente de su uso? No se lo hemos dicho.

Hoy se habló del *roller*. Decía Bringa que el *roller* es también un elemento que vino para quedarse. ¿Qué hace un individuo en *roller*, por el medio de 18 de Julio, a la hora 20:00? ¿Qué hace ahí? Eso es algo que vemos todos los días.

Entonces, tenemos sectores de nuevos actores a los que todavía no hemos logrado

identificar y a los que debemos explicarles el riesgo que corren, así como a los otros conductores. Tenemos vehículos nuevos, con una seguridad activa y pasiva fenomenal. Ahora se incorpora el auto eléctrico, algo que pensábamos que sucedería dentro de muchos años. ¿Qué hay que hacer? A los niños hay que explicarles, para cuando van a cruzar la calle, que hay vehículos que no hacen ruido. En los programas educativos hay que explicar que el auto eléctrico no hace ruido. Ahora, para cruzar la calle, hay que mirar una cantidad de veces. No se puede mirar solo hacia donde se escucha ruido y dejar de prestar atención al otro lado, porque, a lo mejor, se acerca un vehículo silencioso.

Se está modificando tanto la dinámica del transporte y del sistema de tránsito, que tenemos que adelantarnos muchísimo para poder ganarle, como decía Metediera. ¿Pero qué sucede? No pasa así, porque las consecuencias de este crecimiento de la movilidad han traído aparejado, desgraciadamente, un aumento en la siniestralidad en el tránsito. No debería ser así, porque la tasa de siniestralidad no es por la cantidad de vehículos que tenemos, sino por kilómetro-persona recorrido, como mencionó hoy el escribano Draper respecto de las pasadas por peaje que hubo en Semana Santa o de Turismo. Pero ¿qué sucede? Estamos dentro de un sistema que es complejo, y esto es lo que hay que hacer entender. La peor manifestación que tiene este sistema para nuestra sociedad es el siniestro de tránsito. ¿Cómo podemos mejorar esta situación? Primero, explicándole a la gente que es un sistema y que tiene un marco jurídico, tanto civil como penal, que va más allá de la multa que pueda haber a nivel departamental. Y esto es clave. Mucha gente no sabe cuál es el alcance de las leyes que se han dictado. Nosotros no necesitamos más leyes —lo digo con todo respeto—, lo único que necesitamos es que se hagan cumplir. Leyes tenemos de sobra. Necesitamos que la gente se empodere de lo que significa la ley, pero a través de un sistema educativo. Hoy podemos tener inspectores dentro de este ámbito. Ahora, yo creo que el inspector tiene que cumplir la función de fiscalizar. Desde nuestro punto de vista, la función del inspector no es educar. La educación tiene que brindarse en otro ámbito, y tiene que empezar en la escuela, porque el niño de edad escolar tiene su cerebro como una esponja. Ya lo decía Pitágoras: “Educa al niño y no castigarás al hombre”. Esto es una verdad, es un axioma que tenemos.

Lamentablemente, la gente no entiende que es un sistema en el que hay una cantidad de leyes y decretos que tratan de que exista un orden. Pero ¿qué pasa cuando todos entramos al tránsito en las horas pico y sin orden? Y digo *entramos*, no *salimos*. En nuestros cursos, cuando trabajamos con los noveles y los profesionales, les hacemos entender que allí estamos en un recinto seguro, que entendemos lo que podemos hacer, que nos movemos con confianza, pero cuando ponemos un pie en la vereda, entramos al sistema, no salimos. Yo no le

puedo decir a un niño “salí a la calle a jugar”, porque entra a un sistema que, a lo mejor, no fue preparado para enfrentar los estímulos negativos que podemos tener.

Todos vinieron acá, saludaron, se sentaron, fueron invitados con un café, hicieron buenas preguntas. Yo pregunto: ¿cuánto tiempo les llevó ser como son? Toda la vida. ¿Nosotros podemos modificar el pensamiento de un conductor con dos o tres horas de clase antes de que dé un examen teórico para obtener la licencia de conducir? ¿Podemos nosotros hacer conductor a un individuo cuando ni siquiera entiende la teoría? No. Nosotros necesitamos, para que no se genere un desastre, preparar al individuo durante una cantidad de horas mínimas regladas, con programas reglados, que le indiquen que tenemos que reducir esto.

¿Cuál es la magnitud del problema? Un muerto y medio por día. Si me permiten, voy a tomar como ejemplo dos muertos por día. Estábamos hablando de un muerto y fracción más mil cuatrocientos graves —lo mencionó la doctora Marianel Carlotto—; entonces, digo que en estos últimos meses quizás tengamos este promedio: dos muertos por día. Imagínense que haya dos muertos por día en el ámbito de la pesca y su hijo les diga: “Papá, conseguí una embarcación y mañana salgo a pescar”. Seguramente, se acuerden de que en los diarios se publica todos los días que los barcos salen a las cinco de la mañana y cuando vuelven, a las cinco de la tarde, vienen dos menos. ¿Qué le dirían a su hijo? ¿Andá tranquilo, que yo te apoyo? A lo mejor le dicen “esperá un poquito que te consigo otro lugar; dejame hablar”.

Imagínense que en el ámbito de la construcción hubiera dos muertos por día. Viviríamos en carpas, sin construir. Imagínense que viniera un hijo de ustedes y les dijera “mañana empiezo a trabajar en la construcción”, y ustedes supieran que se mueren dos por día. ¿Qué le dirían? Seguramente, “esperá un poquito que a lo mejor conseguimos algo mejor”.

Resulta que los dos muertos por día los tenemos en el tránsito, y nos hemos insensibilizado. No existe sensibilización por estos dos muertos por día. Como se expresaba hoy, tenemos que entender que esto es gravísimo para el Uruguay. Según dicen las autoridades los dos muertos por día tienen entre 15 y 35 años. Como proponía la doctora Carlotto, hagamos una reflexión: están en plena edad de producir.

Yo le haría otra pregunta al auditorio. ¿Cuánto invierte el Estado para que una persona llegue a los 18 años y entre en el ámbito laboral? ¿Tienen idea? Pasamos los US\$ 100.000. Educación pública, salud pública, subsidio por alimentación y vivienda. Esto lo tiene el MIDES. ¿Por qué no se lo transmitimos a la sociedad?

¿Qué pasa? La sociedad toma al sistema del tránsito como un tema de azar. Está en el constructo social. “Coincidió el día del accidente con el del cumpleaños de la abuela”. Buscamos una referencia esotérica para decir que la culpa es del otro.

Reitero, la mayoría de los muertos tienen entre 15 y 35 años. Ahora ha aumentado el número entre los 60 y los 70.

La vida es lo máspreciado que tenemos que defender. Vayamos al costo, que hoy mencionaba en parte la doctora. ¿Quién paga ese costo? Horas perdidas de producción, ausencia... Ese costo lo pagamos todos nosotros con nuestro sueldo. Pero el empleado, en cuyo recibo de sueldo figura lo que se le descuenta para el Fonasa, como es una cifra que parece despreciable, no tiene ni idea de adónde va. Si hay gente que no se pone el casco, no se pone el cinturón de seguridad, hace picadas, y nosotros tenemos que pagar por ellos, no podemos permitirlo. Tenemos que protestar. Nos tenemos que rebelar para que la sociedad sepa que lo pagamos nosotros y que nos quedamos sin plata para otras cosas. Es decir que reduciendo el costo de siniestros de tránsito podríamos tener recursos genuinos para la educación, la salud pública, la Policía, la seguridad. Podríamos destinarlo a otras cosas. Sin embargo, un país pobre se da el lujo de perder US\$ 1.400.000.000 anuales. Así lo transmitió la UNASEV el año pasado. Es un monto igual o superior al que entró por turismo.

Entonces, ¿quién restituye esa brutal pérdida generada por los siniestros? Toda la sociedad. Por lo tanto, es un deber ciudadano transmitir la educación vial. ¿Por qué? Porque esa cantidad de siniestros que estamos padeciendo han complicado a tres sistemas, entre otros. Dejando el de salud pública de lado, el sistema jurídico. Hoy, el sistema jurídico tiene unas lagunas impresionantes. Se habla de la licencia por puntos, y respeto el esfuerzo que se hace, pero ¿qué pasa con los juzgados de tránsito? ¿Qué pasa con la fiscalía de tránsito? No tenemos las garantías del debido proceso. Lo digo con el máximo respeto, porque estoy convencido de que la licencia por puntos es una de las mejores medidas de seguridad que hay. Pero existe una carencia, porque el sistema jurídico viene detrás de la problemática.

¿Qué pasa con la formación en competencia para los conductores, los peatones, los motociclistas? ¿Qué formación en competencia les damos? ¿Cómo los vamos a controlar? ¿Cómo podría un conductor respetar una normativa si no la conoce? Es como si yo les preguntara a ustedes cómo se dice *platito* en chino, y si no me dan esa respuesta, los multo. ¿Por qué? Porque me interesa que digan *platito* en chino. Estamos equivocados. Si no le transferimos la normativa a la sociedad y le explicamos el porqué, no la entiende, porque la normativa no modifica comportamientos. Es una evidencia empírica.

¿Qué pasa con los conductores? Se han encontrado con rutas mejores, con infraestructura mejor y con nuevas tecnologías. Pero ¿cómo se definiría el incidente de tránsito? Le copié algo a un ingeniero norteamericano, Backer, que está muy bueno. Dije *incidente*, porque la ley 19.824 acepta la postura de la Organización Mundial de la Salud, la que ya no dice

siniestro, sino incidente de tránsito.

Veamos el choque. El choque, hoy, es un incidente, en el estrado, en el pretorio. Para Backer, el choque era la imposibilidad de completar un viaje sin lesionados o daños. Él hacía una estimación de los heridos que había donde vivía, Norteamérica, y calculaba, en base a su población, que tenían más muertos que los que había generado la Segunda Guerra Mundial.

¿Qué quería este ingeniero? Averiguar qué había fallado en el viaje para que este quedara trunco y la persona nunca llegara a destino. Para eso, se basaba en la investigación de cuándo ocurrió el incidente —de mañana, de tarde o de noche—, en cómo fue —frontolateral, lateral, vuelco, etcétera— y dónde fue —en una pendiente descendente, ascendente, en una curva o en una recta—. Pero esos datos, hoy en día, desde el punto de vista del peritaje, ¿significan la causa? No; de esos datos obtenemos las deformaciones, lo que ocurrió, lo vivencial.

Ahora bien, lo que planteaba Backer se daba en el año 1949. En la década del sesenta, apareció una materia nueva, que es la Accidentología Vial. Esta se apoya en lo que decía Backer, pero le agrega otra cosa: el porqué. Y cuando encuentra el porqué, se junta con la Medicina de Tránsito, con la Psicología, con la Psiquiatría, y se dan cuenta de que la problemática no es cómo, cuándo y dónde, sino que el porqué tiene una respuesta, que es el comportamiento del factor humano. Entonces, en el mundo empezamos a trabajar en las responsabilidades del individuo, que es el que tiene que tomar las decisiones.

¿Qué podemos decir del factor humano? Primero: la circulación vial y la conducción de vehículos son actividades humanas. Esa fue la primera definición de la Accidentología como ciencia. Son actividades humanas. Esas actividades humanas existen y hay elementos personales de cada uno de los actores en el tránsito que condicionan la tarea antes de que la propia actividad exista. Un individuo se puede subir a un vehículo y enfrentarse al volante influido por alguna discusión en su casa, o por alguna problemática. Y ¿dónde va a hacer catarsis? En el volante. Esto es clave.

En ese sentido, se siguió trabajando respecto al comportamiento del individuo y sus condiciones personales, y se empezó a trabajar en la inteligencia emocional. Así se fue definiendo cuáles son las responsabilidades, así como también cuáles serían las contramedidas que podríamos aplicar para reducir la siniestralidad, a partir de que se descubrió que en la mayoría de los hechos lo que existió fue ignorancia.

Nosotros vamos a los juzgados y vemos que la mayoría de los conductores procesados o imputados lo están por ignorancia, por no contestar una pregunta simple, de 1° de escuela: “¿Puede decirme el artículo 7° del reglamento del peatón, con el que usted no pudo cumplir y por eso se produjo el atropellamiento?” El individuo abre los ojos, mira al abogado y

no tiene la respuesta. Entonces, el fiscal es más benévolo y le dice: “Dígame un artículo del reglamento del peatón”. No voy a hacer esa prueba aquí, porque yo sé que ustedes han leído todo el reglamento del peatón y me van a decir que es de 1916 y lo saben de memoria. Entonces, como veo que están abriendo los ojos y están levantando la mano, no voy a hacer la pregunta para que me la contesten.

(Hilaridad)

Pero puede haber otra pregunta fácil —ni siquiera de ingenio— que se haga en el pretorio. Puede ocurrir que al individuo se le plantee: “Señor, usted venía manejando este auto, de esta marca y a esta velocidad ¿Me puede decir cuánto pesa su auto?”. Y el individuo vuelve a hacer lo mismo: mira al abogado y dice “yo qué sé, 1200 kilos”. ¿Y qué tienen el fiscal y el juez? Tienen lo que la Policía Científica les dijo: “Este vehículo, de esta marca, pesa tanto. Con este tipo de pavimento, con la adherencia que tenía y el 06 de coeficiente de rozamiento, necesitaba 28 metros para frenar; como no los tuvo, le pasó por arriba a una persona”.

Resulta que ninguno de nosotros puede decir: “Mi auto pesa tanto”. Digámoslo: a nosotros y al constructo social, cuando compramos un auto, nos importa más mirar el cuentakilómetros para saber en cuánto tiempo pasa de 0 a 100, cuando lo más importante, para educar a un individuo y enseñarle, es en cuánto tiempo pasa de 100 a 0. Pero se trata de emociones. ¿O la velocidad no está vinculada con la emoción? Sí. Por lo tanto, apuntemos a la inteligencia emocional y a controlar las emociones. Pero la ignorancia, ¿cómo la podemos cambiar? ¿Cuál es la estrategia que tenemos para este año y los años futuros para cambiar esa ignorancia? Respecto a eso, ya vimos lo que desplegó el señor Draper.

Cada artilugio de la vida moderna se está metiendo dentro del vehículo. ¿Es que con tecnología nueva logramos mejores conductores? Ya hemos visto que no. Vemos que la tecnología supera... ¿Vamos a esperar a que los autos sean robots y se conduzcan? No sabemos si alguna vez vamos a ver el auto autónomo en nuestro país. ¿Somos nosotros robots? No. Tesla y los que se dedican a eso todavía no lograron descubrir cómo se aprende, cuál es la neurona que ayuda al cerebro a aprender a conducir. Y una de las claves más importantes, que no le han podido transmitir a un robot, ¿qué es? Lo que el conductor tiene para tomar una decisión, que es la emoción. Eso no se ha descubierto.

Entonces, nosotros creemos que lo fundamental para generar reducción de siniestros —y hay variables, porque, obviamente, cada uno tiene su parecer— son la educación vial y la seguridad vial. Esto tiene que ir en paralelo con la escuela. De la misma manera que en la

escuela los programas educativos tratan de que el individuo llegue a los dieciocho años, a los veintinueve, o haga toda su vida como un individuo socialmente adaptado, hay que darle instrucción para el tránsito. Para que, cuando le toque tener experiencia de bicicleta, moto y auto, el individuo esté socialmente adaptado al tránsito y conozca la cantidad de perfiles distintos con que se va a relacionar, en un lugar en el que hoy no hay posibilidad de equivocarse. Hoy no podemos pestañear; nos equivocamos y fuimos. Somos muchos jugadores en una cancha chica.

El marco de contención que le debemos dar al conductor se aplica a esto, que es educación vial. Y la escuela educa, pero no capacita. La educación es más prolongada, lleva más tiempo. Lo que tenemos que hacer es capacitar al profesional, porque lleva menos tiempo y se busca mejorar su *performance*. Pero el individuo ya tendría que tener una base, que sería la educación vial.

Nos apoyamos en lo que se ve en pantalla, en los saberes, que a veces se discuten. La educación es la preparación del tipo de persona o ciudadano con quien quiero convivir. Eso es lo que hace la escuela. Nos da la posibilidad, como ciudadanos libres, de elegir el club del que queremos ser partidarios, el vecindario donde queremos ir a vivir, el grupo de amigos, una carrera. Tenemos total libertad y elegimos. Pero cuando entramos al sistema del tránsito no tenemos posibilidad de elegir quiénes serán los que estarán alrededor nuestro. Este es un elemento clave: tenemos que tratar de compatibilizar los errores de los demás. Si uno ve los principios del tránsito, hay uno, que tiene hasta jerarquía constitucional, que dice que siempre se debe respetar y aguardar el posible error del otro. Quiere decir que aunque uno tenga preferencia, eso no le da derecho a matar al otro si se equivoca.

En el nuevo Código del Proceso Penal hay dos claves fundamentales. La primera: con o sin preferencia, hay que evitar el hecho. Y la segunda: mitigar las consecuencias. Esto es clave, y es lo que mira un fiscal, hoy, en el escenario. Tenga o no preferencia, uno es un individuo que tiene parte de la responsabilidad.

Los seres humanos no nacemos sociables, sino que nos vamos haciendo sociables con la educación. Llevemos esto a la educación vial. Es la preparación del ciudadano, peatón o conductor, con quien quiero compartir la vía y que desconozco. Los seres humanos no nacemos conductores, sino que nos vamos haciendo conductores.

Entonces, ¿cómo trabajamos respecto a esta posibilidad de que el individuo se haga conductor? Sobre la base de la percepción del riesgo. Pues bien, en la diapositiva se ve una mente, en la que pusimos un reloj, como si fuera el cuentarrevoluciones de nuestro auto o, quizás, el controlador de nuestras emociones. Cuando el individuo comienza a conducir por primera vez, ¿qué pasa? Va a manejar como manejaba el auto cuando recién empezó, cuando le dijeron: “Mirá, si querés ahorrar combustible, que el desgaste del motor sea mínimo y haya

menos contaminación del medioambiente, los cambios, en un coche a nafta, se hacen entre 2000 y 2500 revoluciones”. Y el individuo empieza a manejar el vehículo entre las 2000 y 2500 revoluciones, que fue lo que se le enseñó en la escuela de conducción para obtener todos los beneficios mencionados. Pero ¿qué sucede a medida que va avanzando en su experiencia y ya conoce el auto, conoce la ruta, conoce las calles y el comportamiento de los demás? Entra en otra fase: la amarilla. Es decir, empieza a revolucionar y anda a más de 3000 revoluciones, que son más de 100 kilómetros por hora. ¿Y qué sucede entonces? Cuando aumenta la velocidad, empieza a haber pequeñas fallas y errores. El individuo se pega algunos sustitos, pero no recapacita ni reflexiona sobre cuál fue el origen, sino que los pasa por alto porque son leves infracciones, porque quizás no tiene conocimiento o le falta experiencia.

Entonces, en una primera etapa, de 2000 a 2500 revoluciones, el individuo abre los ojos porque sabe que le falta práctica y experiencia; pero, de 3000 a 4000 revoluciones, ejerce el poder que cree que tiene en la muñeca. Cree que ya es un individuo experto, que tiene más experiencia y cree que todos esos pequeños sustitos e infracciones leves se pasan por alto y que le pasan a cualquiera.

En Europa aprendimos algo que enseñamos en los cursos y es clave: el individuo puede resolver una situación compleja en el tránsito si actúa cuando percibe el riesgo, no cuando entra en la zona de peligro. Cuando está en la zona de peligro, nadie resuelve nada, ya está con el conflicto arriba. Eso hay que enseñarlo. Hay que educar al individuo para que perciba el riesgo y para que cuando esté en la zona amarilla, donde empezó a pegarse algunos sustitos, se pregunte por qué. ¿Qué nos pregunta un individuo en la cárcel cuando le vamos a hacer una audiencia para poder armar un informe pericial? Nos pregunta: “¿Por qué estoy acá?”. Esa es la primera pregunta que nos hacen. Y nos dicen: “Ya vi que el abogado me defendió bien. Sáquenme de acá”. Entonces, les decimos: “Mire, quiero conocer su historia, si alguna vez le pasó algo de esto, si esto se debe a algo que usted repetía”.

La pregunta que hay que hacerse cuando uno tiene un pequeño susto es por qué. Esa técnica la aprendimos en Europa. Se trata de la recuperación del error. ¿Cómo es el tema? El individuo debe preguntarse por qué comete infracciones en la zona amarilla, aunque nadie lo pare, aunque sea algo “leve”. Pido disculpas a los que me antecedieron en el uso de la palabra y están en el área de Tránsito, pero debo decir que no existen las infracciones leves; a la larga, son graves. La observación tiene que ser directa. No se pueden pasar por alto las infracciones leves, porque sabemos que ese es el comienzo del umbral y de los escalones que el individuo va subiendo. Como el individuo no contabiliza las infracciones leves como un elemento que, a la postre, lo pueden llevar a la muerte, no las internaliza en su cerebro con la gravedad que tienen.

La técnica de la recuperación del error se fundamenta en lo siguiente. ¿Cuántas veces hemos pisado la línea blanca del arcén circulando por la ruta? Quizás, a nosotros, eso “no” nos pasó ¿Cuántas veces, circulando, nos fuimos hacia el eje amarillo? Hoy, por ejemplo, a las 7:30 de la mañana, delante de mí venía un individuo cambiándose de carril. Creo que estaba alcoholizado. El individuo circulaba a caballo de la línea, no tomaba un carril. ¿Cuántas veces pisamos la línea amarilla? ¿Cuántas veces frenamos encima del vehículo que iba adelante? ¿Alguna vez entramos demasiado rápido a una curva? Eso sucedió hoy, acá, en la rotonda. ¿Cuál es la génesis de ese hecho? La velocidad. ¿Cuántas veces cambiamos de senda sin eliminar el punto ciego? ¿Nunca intentaron hacer eso, les tocaron la bocina y se asustaron? Sí. ¿Es normal que nos pase eso? Supongo que nada de eso nos pasó a ninguno de nosotros. Eso ya lo sé. A nosotros no nos pasa eso... les pasa a los demás. Como dijimos, la culpa es de los otros.

Se nos enseñó, y aprendimos, que cuando ocurre cualquiera de esos elementos hay que preguntarse lo que preguntan aquellos que están imputados: ¿por qué ocurrió? Porque tuvo una génesis en una distracción, por mirar el cuentakilómetros o tomar el celular. Eso tiene una relación directa, pero como se corrige y no pasa nada, cuando el individuo llega a su casa ni se acuerda de lo que pasó. Eso es lo que tenemos que cambiar. Cuando el individuo tiene alguna situación compleja y se pega un sustito, lo que tiene que hacer es recuperar el error, preguntarse por qué sucedió, analizarlo y contárselo a su familia y a sus amigos, porque de esa manera no repite esa conducta mañana.

Si uno le dice que debe hacer eso a un conductor profesional cuando le pasa algo, responde que esa es una situación normal, que por algo hace diez horas que está arriba de un camión. ¡Error! De esa manera, lo que hacemos es simplemente naturalizar la situación; ¡ese es el error! ¡No podemos naturalizar las infracciones leves! Cuando cometemos una hay que preguntarse: si no hubiera corregido a tiempo, ¿cómo estaría hoy: vivo, herido o muerto? Esa es la clave.

La técnica de recuperación del error la practicamos con muchas empresas y nos está dando un resultado bárbaro. ¿Por qué? Porque si llegamos al peligro, estamos sonados.

Les voy a mostrar parte del análisis de los siniestros que hemos hecho. ¿Cuál es el origen?

¿Cuál es el origen de la mayoría de los desastres viales? Cuando los analizamos, encontramos que entre el 70 % y el 80 % de los casos tuvieron su origen en un acto rutinario. El 90 % de los casos que debemos tener acá y en el exterior... Se realizaron más de 200 pericias y en todos los casos encontramos que la causa fue el acto rutinario. La rutina mata.

¿Cómo se llega a la rutina? A partir de los hábitos del individuo, que hace las cosas

y las resuelve siempre de una manera, porque piensa que lo que suceda hoy lo va a resolver de la misma manera que lo hizo ayer o antes de ayer. Lo curioso es que hablo de conductores profesionales, que tendrían que aplicar la experiencia, pero resulta que la experiencia, en algún momento, les juega una mala pasada. La experiencia es buena, pero es un arma de doble filo. No se puede manejar solamente por experiencia.

Aclaro que rutina no es experiencia. Hay una gran diferencia, no son cosas iguales. Cuando hablamos con el individuo que tuvo un siniestro, notamos que la información que tenía era muy poca y la formación prácticamente nula.

Entonces, ¿qué descubrimos de la rutina? Que hay un espécimen de conductor muy particular —incluso el Derecho lo menciona—, el conductor emulador activo. ¿Escucharon hablar de eso? El conductor emulador activo es el peor espécimen, el que tenemos que tratar de sacar de nuestras vías. Me refiero al conductor de riesgo inútil o inútil en riesgo.

(Hilaridad)

El que llega al semáforo y, pudiendo parar antes del cruce peatonal, lo ocupa. ¿Para qué?, si hay una línea blanca. Pero, como no hay nadie, se adelanta. El que cuando vamos por la ruta nos hace señales con las luces para que salgamos de adelante porque precisa el lugar. El que no le da paso a un peatón en el lugar que corresponde. Esos individuos de riesgo inútil son la peor manifestación, porque realizan el acto más típico que complica la situación dentro del sistema: el acto abusivo del derecho de conducir y conducirse. Se abusa de ese derecho, y, cuando eso sucede dentro de un siniestro de tránsito, es ilícito y se condena. Aquellos que entienden de Derecho, saben de lo que hablo. Incluso existe la figura del dolo eventual, que hoy se toma en cuenta. Eso lo saben el conductor y el novel por el curso. Consideramos que este individuo de riesgo inútil o abusador del derecho es el que comete infracciones porque piensa que era el momento de hacerlo o que quizás era algo leve. No; es al revés.

¿Cuáles son los riesgos inútiles que vemos todos los días? Exceso de la velocidad adecuada, hablar por celular, no usar cinturón, no usar el casco, consumo de alcohol y drogas, no dejar distancia de seguridad, realizar giros indebidos, conducir con fatiga y con sueño, arriesgar en condiciones adversas y no respetar las señales de tránsito. Nosotros “no lo hacemos”, eso lo tenemos claro...

El orden que le dimos a este decálogo de riesgos es aleatorio, pero se aproxima bastante a lo que analizamos.

¿Ustedes saben cuáles son las tres actitudes humanas que están en constante

desorganización y crean los conflictos viales? Hay tres conductas de desorganización de la mente humana que son las génesis del desastre.

La primera es la imprudencia. La imprudencia es una desorganización del cerebro humano. La segunda es la negligencia: sabe que tiene que parar ante la línea blanca, sin embargo ocupa el cruce peatonal sin motivo alguno. Y la tercera es la impericia: hacer maniobras de las que no tiene menor idea si están bien o mal, y cuando hay que preparar un informe para la defensa, el conductor pregunta: “¿Por qué me aplican algo por esto si todo el mundo lo hace?”.

Hay que explicarle a la sociedad que en el tránsito la costumbre no genera derecho. Venimos del Derecho romano, en el cual valía la costumbre, pero en el tránsito la costumbre no genera derecho. Sin embargo, la gente cree que si aquel hizo la maniobra, también puede. Aquel dobló, yo doblo. Cruzó con roja, cruzo con roja. Viene a 130 kilómetros por hora, yo me pongo atrás y voy a 130.

Hay que educar en el control de las emociones, con una formación vial teórica reglada y apropiada, en centros de formación que estén debidamente homologados por las autoridades del tránsito. Hay que dar teoría y práctica, y enseñar que la teoría es más importante que la práctica. Todos aquellos que tengan un título de grado saben que la teoría es más importante que la práctica. No puedo enseñarle a operar en la primera clase a un futuro cirujano. El individuo necesita cierta cantidad de años de teoría y fundamentos técnicos para poder realizar esa tarea. Sin embargo, se nos da el título de conductor y se espera que después la vida nos enseñe. Es un error.

Al novel conductor le damos 14 horas teóricas y a veces les damos 25 prácticas. Cuando les decimos a los padres que tiene que hacer 14 horas teóricas, nos dicen: “No, no, dejá que el teórico se lo enseñe yo. Nosotros queremos la práctica porque cumple 18 años y queremos regalarle la libreta”. No entendemos nada.

Si las autoridades, todos ustedes, los alcaldes, los concejales, van a sus localidades y no hacen empoderarse al poder social del compromiso que tiene para ayudarnos con esto y convencer al poder político de que muchas de estas cosas necesitan una decisión política, no vamos a lograr que el poder social entienda qué es el mundo del tránsito y vamos a seguir sufriendo. No se tiene idea de cuál es la responsabilidad de cada uno.

En primer lugar, no tenemos percepción del riesgo. La percepción del riesgo no se trae por ósmosis desde que nacemos; se educa. El sentido común en el tránsito tampoco lo traemos desde que nacemos; también hay que educarlo.

Necesitamos la fase de convivencia para poder tomar buenas decisiones. Para nosotros es clave la percepción del riesgo. Y asumir riesgo no está permitido más allá de lo que

la actividad requiera. Es un elemento jurídico. Sabemos que todo lo que en el tránsito no sea seguro, a la larga pasa factura, no es rentable.

Cuando vemos estas cosas, vemos el cúmulo de ignorancia que hay.

Yo manejo semirremolques, no soy solo un teórico. Hace muchos años que estoy en el transporte, por lo tanto no estoy hablando de un solo lado del mostrador; conozco los dos lados. Para sacar la libreta de conducir profesional en España tuve que hacer un curso de 180 horas de teoría. Pensé que estaban locos. Posteriormente, Pere Navarro estableció 240 horas para el otorgamiento del certificado de aptitud profesional.

¡Andá a venderle, en Uruguay, a un individuo que quiera sacar la libreta de conducir, que tiene que hacer 180 horas teóricas en la universidad! ¡Ellos son unos giles, los vivos somos nosotros!

Hay países que ya se han dado cuenta de que la teoría es más importante. Reitero, como en cualquier profesión, primero está el fundamento técnico y luego la práctica. No se trata de “te doy el título y que la vida te enseñe”.

En Brasil, un conductor profesional tiene que ir a la Universidad de Rio Grande do Sul a hacer 140 horas de teoría, y si va a Chile, tiene que hacer 180 horas de teoría en la CONASET. ¿Cuánto estamos exigiendo nosotros? Tienen más poder que nosotros, nos convencen de que no precisan nada: “Dame el camión que doy una vueltita y no tengo problema alguno”.

¿Qué vemos? Que la ignorancia se trae desde la niñez. Hay que explicar estas cosas.

En las imágenes se ven situaciones imprudentes. ¿Dónde está la génesis de esto? En la poca información e importancia que le damos a la conducción.

¿Tenemos que hablar del cinturón de seguridad? ¿Es necesario, cuando en Semana Santa, de los ocho o nueve accidentes que hubo, cuatro personas salieron despedidas de los coches? ¿Tenemos que hablar del cinturón de seguridad hoy? Es increíble.

Los accidentes se construyen antes de que ocurran: por un lado, por el exceso de confianza y, por otro, por la toma de decisiones. Dependiendo de la calidad de información que yo reciba, será la calidad de la respuesta que tendré para evitar el hecho.

¿Cuándo leemos el escenario? Cuando conducimos tenemos un escenario desorganizado. La vista tiene que pasarlo al cerebro; el cerebro se ocupa de analizar y busca en la memoria la respuesta correcta. Pero ¿tenemos el cien por ciento de la información y resolvemos la situación cuando aparece un estímulo imprevisto? No, señores, porque hay cosas que desconocemos cuando circulamos: cuánta adherencia de los neumáticos tenemos, si el *airbag* funciona, cómo están los frenos, si las pastillas están mojadas, si las cuatro ruedas frenarán igual... No lo sabemos, pero es una información muy importante para tomar una

decisión. No tenemos una computadora que nos la indique. ¿Cuál es la peor?Cuál es mi tiempo de reacción. No hay una computadora que me lo diga. No sé cuánto tiempo me puede llevar solucionar una situación de conflicto.

¿Qué es para un conductor una curva? Me llaman a las tres de la mañana para ver qué se puede hacer porque “la curva se me vino arriba”. Como decía la doctora Carlotto hace un rato, las columnas están quietas, las palmeras y las curvas están quietas. Fue una decisión del individuo. La curva es *riesgo* y el *peligro* soy yo, que tomo una decisión, que no controlo mis emociones.

¿Cuál es la unidad de prevención para concientizar? La actitud. Necesitamos que nuestra población cambie la actitud frente a la posibilidad de estar vinculados con otros en la vía pública y con vehículos modernos. Hoy, la velocidad no se siente y hoy, la velocidad mata más que el alcohol.

¿Qué necesitamos para tener actitud? Dar conocimiento a través de clases teóricas y después, la experiencia. Hay que hacer una simbiosis: el vehículo responde a lo que quiero, pero sé cuáles son mis propios límites.

La información abre los ojos y la educación abre la mente.

Para terminar, quiero citar palabras del psicopedagogo brasileño Paulo Freire: “Debemos construir la sociedad desde la conciencia de los problemas sociales que afectan su progreso. Concientizar en el tránsito es formar conciencia de la concreta realidad existencial y social como si fuese un objeto tangible”.

La gente no cree que los siniestros de tránsito nos hagan un país más pobre. Es curioso, pero la gente no lo sabe.

¿Cómo concientizamos? Desde la educación. El objetivo es educar para que el hombre aprenda acciones actitudinales, como lo hacemos en el colegio. El objetivo del que ya sabe es la capacitación para mejorar su performance.

Muchas veces se nos dice que la formación en un centro de formación es cara. Probemos con la ignorancia, que ya sabemos el resultado. La educación informal es lenta, es ineficaz, tiene sus límites, se transmiten los vicios que se tienen, y a la larga los resultados son más costosos.

Reflexionemos sobre esto, sensibilicemos a la gente hacia una conducta responsable. Modestamente, sin ser los dueños de la verdad, para nosotros concientizar es profundizar en el conocimiento de la realidad. La doctora Carlotto mostró la realidad. Para concientizar hay que mostrarle a la sociedad la verdad sobre lo que estamos sufriendo, el costo que se está teniendo y cuál es la repercusión en las próximas generaciones.

Educar humaniza, enaltece y enseña convivencia. Si no educamos, generamos tontos, irresponsables e insensibles.

¡En honor a las víctimas!

Muchas gracias por su atención.

SEÑOR BRUM.- Agradecemos la presencia del señor Arturo Borges, presidente del Instituto de Seguridad y Educación Vial.

(Aplausos)

SEÑOR PRESIDENTE DE LA JUNTA DEPARTAMENTAL.- Ha sido muy interesante la alocución del señor Arturo Borges, pero lamentablemente no ha quedado tiempo para la realización de preguntas. Creo que esta no va a ser la única actividad que se realizará y, seguramente, contemos con su presencia en otras oportunidades. Siempre va a ser bienvenido.

(Aplausos)

MAESTRA DE CEREMONIA.- El señor intendente de Canelones, profesor Yamandú Orsi, por temas personales, no puede estar presente en el cierre de esta actividad como hubiese sido su deseo. En su lugar, vamos a invitar al director de Tránsito y Transporte, Marcelo Metediera, a que deje un mensaje.

SEÑOR BRUM.- Tiene la palabra el señor Marcelo Metediera.

SEÑOR METEDIERA.- Como dije anteriormente, espero que este simposio sea el primero de muchos para poder interactuar.

Está difícil hablar después de Arturo Borges. Siempre hago énfasis en que las normas de tránsito son reglas de convivencia. Uno espera del otro lo que el otro espera de uno. Cuando una de las dos personas no hace lo que tiene que hacer, es cuando se dan los siniestros de tránsito. Entonces, así como en la sociedad y en lo cotidiano tenemos esa dificultad, también se traslada al tránsito. ¿Las normas del tránsito son para multar? No. Son para convivir, son para respetarnos como sociedad. Hay que incorporar esa percepción.

Es difícil pedirle a alguien que cambie algo que no conoce. Yo siempre molesto con esto. Por eso es fundamental que se pueda incorporar el estudio curricular de las normas de tránsito en alguna de las etapas objetivas que la educación permite. Desde la escuela, sí, pero incorporarlo como algo obligatorio moralmente, más que curricularmente. Insisto: ¿cómo le podemos pedir a alguien que cambie algo que no conoce?

El mensaje que queremos dar desde Canelones, que es lo que intentamos transmitir hoy, así como también el trabajo que hacemos cotidianamente en el Congreso de Intendentes, es que los temas de tránsito tienen que ser atendidos con políticas de Estado, con políticas nacionales, despojados de la discrecionalidad política, que es algo que muchas veces pasa. Mientras no generemos un pacto de trabajo, no lo vamos a resolver. Entonces, hay que acordar, hay que trabajar, hay que generar un pacto que nos permita proyectarnos en el tiempo para llegar a esos objetivos.

Por otro lado, simplemente quiero transmitir que Canelones es muy complejo, es muy diverso. Siempre decimos que tiene casi los mismos kilómetros de caminería rural que Tacuarembó, que es el departamento del país que más caminería rural tiene. Y lo mismo pasa con la caminería urbana. Tiene casi la misma cantidad de kilómetros de caminería urbana que Montevideo, que es el departamento que mayor cantidad de kilómetros de caminería urbana tiene. Todas las rutas nacionales, excepto la Ruta 1, pasan por Canelones para llegar al puerto. Lo decía Draper hace un rato: eso le da una complejidad mayor a la circulación en el departamento.

Nosotros tenemos dos herramientas para trabajar. Quiero manifestar que me alegra muchísimo que esta UNASEV haya optado por trabajar los datos de manera abierta. Cuando se habla de la siniestralidad de Canelones, uno por dentro dice “che, Canelones...” Pero hay que separar la jurisdicción nacional y la departamental. ¿Por qué? Porque en la jurisdicción departamental es donde se tiene la posibilidad de accionar; en la nacional, no. Y, muchas veces, hablar de globalidad, como nos pasaba, es muy injusto.

Por otro lado, nosotros venimos trabajando, desde 2015, con la Unidad de Estadísticas y Planificación del Tránsito. Manejamos los números municipio por municipio. Esto es fundamental, porque si se toma una microrregión, como es Ruta 8, Sauce, Suárez y Toledo, se puede ver que la realidad socioeconómica del lugar difiere una de otra. Entonces, si se cuenta con la disgregación de la información, se puede actuar de manera distinta a la hora de aplicar las políticas en materia de seguridad vial. Así que agradezco a la UNASEV que también trabaje de esa manera los datos para Canelones.

La Intendencia le está pidiendo a los municipios trabajar los planes de movilidad local. Esa es la herramienta que entendemos necesaria para poder trabajar, con las posibilidades que tenemos como Intendencia: apoyar en la capacitación, fiscalizar y ver que existan las infraestructuras necesarias. Cuando hay siniestros de tránsito que se dan por choques de camionetas y las multas mayoritariamente son por no usar cinturón de seguridad, eso habla de la realidad de ese lugar. En otro municipio, los siniestros de tránsito se dan mayoritariamente con

las motos, y el principal problema es la gente atropellada. Bueno, en ese caso, hay falta de infraestructura, que se puede hacer si se disgrega la información. Y cada uno de ustedes sabe qué es lo que pasa en su municipio. Muchas veces les he planteado que construyamos los planes locales de movilidad. Ese es nuestro mayor desafío. Que junto con las unidades locales de seguridad vial de UNASEV se pueda trabajar en el territorio con las vecinas y los vecinos para aportar nuestro granito de arena desde la Intendencia. Ese es el desafío que tenemos como Intendencia y ese es nuestro compromiso de trabajo.

Muchas gracias por la invitación. Que sigan estos simposios.

(Aplausos)

MAESTRA DE CEREMONIA.- A continuación se va a hacer entrega de las certificaciones a los expositores que tuvieron la amabilidad de participar de esta actividad. Para eso vamos a invitar a pasar adelante al presidente de la Junta Departamental de Canelones, edil Carlos Grille; al presidente y a la vicepresidenta de la Comisión Permanente N°2, edil Julio Brum y edila Marisol D' Alhora, respectivamente, y a la edila Isabel Maiese, integrante de la subcomisión de la Comisión Permanente N°2.

(Se entrega certificaciones al señor Alejandro Draper —UNASEV—, la doctora Marianel Carlotto —Hospital de Canelones—, señores Marcelo Metediera, Gustavo Mobilio y Adrián Bringa —Intendencia de Canelones— y al señor Arturo Borges —ISEV—)

(Aplausos)

SEÑOR BRUM.- Tiene la palabra la señora edila Isabel Maiese.

SEÑORA MAIESE.- Antes de retirarnos quería decirles algunas cositas. Vieron que cuando se termina la misa, el cura dice “podemos irnos en paz”. Hoy, de acá, la obligación es no irnos en paz. La obligación es salir a trabajar en nuestros territorios. El deber que les dejamos a los municipios es que cada uno, en su territorio, vea de qué manera podemos trabajar en conjunto con la Comisión Permanente N° 2 del legislativo y, si se necesita, con el área médica, con UNASEV, con la Intendencia... Nuestra idea es salir al territorio para lo que crean que es necesario en su territorio.

Muchas gracias a todos por venir.

(Aplausos)

MAESTRA DE CEREMONIA.- Damos por finalizada la actividad del día de hoy.

Agradecemos la presencia de todos y todas. Tengan ustedes muy buenas tardes y un buen retorno a sus hogares.

(Es la hora 13:57)

EDIL JULIO BRUM

Presidente de la Comisión Permanente N°2

Actúa en secretaría: **NATALIA PORTO**

Oficinista 1

Sector Comisiones

CLAUDIA CUITIÑO

Gerenta de sector

Sector Taquigrafía