Plan Nacional de Seguridad Vial

2008 - 2012

"En el tránsito... vos sos parte de la Solución"

Presidente de la República
Dr. Tabaré Vázquez

Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministro Sr. Victor Rossi

Unidad Nacional de Seguridad Vial
UNASEV

Director Presidente
Dr. Gerardo Barrios

Director
Alejandro Draper

Director
Omar Rodríguez

Cámara Asesora de Ingeniería de Tránsito
Coordinador General Crio. Fernando Rolando

Cámara Asesora de Educación Vial, Comunicación Social e Investigación
Coordinador General Lic. Lauro Paulette

Cámara Asesora de Jurídica y Seguridad Vial
Coordinadora General Dra. Gaby Lencina

Cámara Asesora de Medicina y Sicología del Tránsito
Coordinadora General Dra. Elizabeth Vázquez

Prólogo

Durante décadas nuestro país ha tenido en los siniestros de transito, una de la problemáticas mas acuciantes que lastiman y separan a infinidad de familias.

Sin intentar escapar a las responsabilidades que nos toca en tanto ciudadanos, los esfuerzos llevados adelante hasta el momento no lograron resultados de evidencia en la práctica.

Con la aprobación de la ley Nº 18.113 de 18 de mayo de 2007 se dio comienzo a la formidable herramienta que representa la Unidad Nacional de Seguridad Vial, la cual se genera en el marco del cumplimiento de las recomendaciones mundiales en la materia y la necesaria existencia de un Organismo Coordinador que promoviera una real y efectiva Política Nacional de Seguridad Vial. De esta forma, la UNASEV se hizo realidad y comenzó a andar en busca de revertir la historia sobre el flagelo de los siniestros de tránsito.

Poco tiempo después la ley Nº 18.191 de 14 de noviembre de 2007 permitió darle un marco normativo a todo país con aplicación nacional, surgiendo como herramienta jurídica que deja en el pasado la ausencia de criterios elementales en lo concerniente a factores claves que no deben ser desatendidos por ninguna autoridad. Es así como temas de la talla de uso de casco, cinturón de seguridad en todos los asientos del vehículo, luces encendidas durante el día como forma de aumentar la visibilidad y disminuir el atropellamiento de peatones, así como un clara línea de control sobre el consumo de alcohol y la conducción, fueron algunos aspectos relevantes de esta ley.

En menos de 24 meses de gestión, ya se avizoran diferencias importantes con relación al pasado, el tema seguridad vial es parte de la agenda de la ciudadanía y a nadie le escapa la importancia de este tema y el rol que cada uno debe asumir al respecto.

Mucho se ha hecho pero es insignificante con los desafíos que tiene por delante la UNASEV en materia de seguir unificando criterios de control y fiscalización, educando a nuestras generaciones y los docentes en la materia en valores de convivencia, unificando exámenes, licencias de conducir y un sinnúmero de otros aspectos que seria imposible nombrar en este espacio. Lo cierto es que hoy están poniendo en sus manos el fruto de los logros alcanzado en este corto tiempo y algunos de los desafíos que quedan de cara a futuro.

Es en este PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL encontramos un nuevo enfoque para el tránsito del Uruguay del futuro, un enfoque donde la mayor fortaleza no la tiene el Estado, sino su gente como actores claves y participantes del cambio, donde todos y todas, “son parte de la solución” al problema.

Víctor Rossi
Ministro de Transporte y Obras Públicas.

Contenido

Prólogo **3**

A Establecimiento de una Política de Estado en Seguridad Vial 7

B Creación de un Organismo Coordinador 11

C Desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial 15

Plan de Acción 2008 ..... **19**

D Plan Nacional de Seguridad Vial y Plan de Acción 2008 19

Plan de Acción 2009 ..... **33**

E Anexos **39**

Anexo 1 41

Anexo 2 45

Anexo 3 51

Anexo 4 55

Anexo 5 61

Anexo 6 65

Anexo 7 71

Anexo 8 79

Anexo 9 87

Anexo 10 89

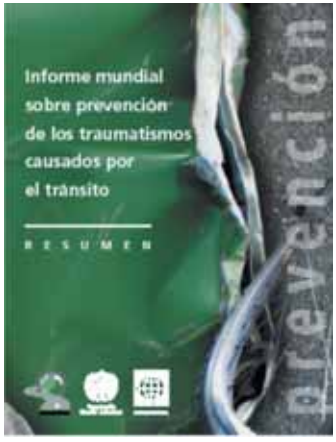
A

Establecimiento de una Política de Estado en Seguridad Vial

Introducción:

El problema de la siniestralidad vial en el mundo ha sido resaltado por diversas instituciones internacionales especializadas en la temática en las dos últimas décadas.

Diversas recomendaciones han sido incorporadas por los países como forma de abatir las cifras de lesionados y fallecidos por estas causas. Al día de hoy, la siniestralidad vial se cobra la vida de un millón doscientas mil personal al año en el mundo, dejando unos cincuenta millones con lesiones y discapacidades.



El "Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito - La Seguridad Vial no es Accidental" elaborado por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial en abril del año 2004, es quizás una muy buena síntesis basada en la evidencia que resume las principales recomendaciones de probada efectividad y eficiencia para combatir este flagelo en los países del mundo.

En este informe las proyecciones muestran que, entre 2000 y 2020, las muertes resultantes del tránsito descenderán en torno al 30% en los países de ingresos altos, pero aumentarán considerablemente en los de ingresos bajos y medianos.

Según la Organización Mundial de la Salud en los países de ingresos bajos y medios se concentra el 85% de las muertes, donde tampoco existen centros adecuados para atender a las personas que quedan con discapacidades.

De no emprenderse las acciones pertinentes, se prevé que, en 2020, las lesiones causadas por el tránsito sean el tercer responsable de la carga mundial de morbilidad y lesiones.

Este significativo incremento se verá reflejado no sólo en términos de mortalidad sino de morbilidad y discapacidad pasando de un noveno lugar a un tercer lugar proyectado para el año 2020 de carga mundial.

Tal incremento encuentra a América Latina y el Caribe como la región más severamente comprometida del planeta.

Predicciones del número (en miles) de víctimas mortales del tránsito, por regiones, una vez corregida la subnotificación, 1990–2020

Regióna*	Número de países	1990	2000	2010	2020	Variación (%) 2000–2020	Tasa de letalidad (defunciones/100 000 personas)	
							2000	2020
África subsahariana	46	59	80	109	144	80	12,3	14,9
América Latina y el Caribe	31	90	122	154	180	48	26,1	31,0
Asia meridional	7	87	135	212	330	144	10,2	18,9
Asia oriental y el Pacífico	15	112	188	278	337	79	10,9	16,8
Europa oriental y Asia central	9	30	32	36	38	19	19,0	21,2
Oriente Medio y África septentrional	13	41	56	73	94	68	19,2	22,3
Subtotal	121	419	613	862	1 124	83	13,3	19,0
Países de ingresos altos	35	123	110	95	80	–27	11,8	7,8
Total	156	542	723	957	1 204	67	13,0	17,4

* Los datos se presentan con arreglo a las clasificaciones regionales del Banco Mundial.

El informe es concluyente al determinar la necesidad de establecer acciones eficaces en materia de seguridad vial y fundamentalmente insiste en un análisis sistemático de un problema multifactorial donde debe encararse como problema de la Salud Pública articulando acciones entre todos los organismos y la comunidad.

De esta forma el análisis de la realidad epidemiológica y magnitud del problema en cada uno de los países resulta de trascendental importancia a la hora de establecer las estrategias en seguridad Vial.

La identificación de factores de riesgo de siniestralidad y lesiones y las recomendaciones basadas en la evidencia y de reconocida eficacia hacen a los componentes para el establecimiento de políticas de estado en la materia.

De esta forma se concluye con Recomendaciones para el establecimiento de esas estrategias en nuestros países:

Recomendación 1: designar un organismo coordinador en la administración pública para orientar las actividades nacionales en materia de seguridad vial.

Recomendación 2: evaluar el problema, las políticas y el marco institucional relativos a los traumatismos causados por el tránsito, así como la capacidad de prevención en la materia en cada país.

Recomendación 3: preparar una estrategia y un plan de acción nacionales en materia de seguridad vial.

Recomendación 4: asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema.

Recomendación 5: aplicar medidas concretas para prevenir los choques en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias y evaluar las repercusiones de estas medidas.

Recomendación 6: apoyar el desarrollo de capacidad nacional y el fomento de la cooperación internacional.

B

Creación de un Organismo Coordinador

La creación de un Organismo Coordinador.

La creación de un organismo coordinador en Uruguay capaz de desarrollar una política de estado en materia de Seguridad Vial tomó como base las acciones recomendadas por la OMS y Banco Mundial en el Informe de referencia.

El anteproyecto de Ley que fuera aprobado en el Parlamento Nacional en octubre de 2007 recoge esa recomendación y que culmina con la puesta en marcha de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (Ley 18.113) y el establecimiento de nuevas normas de circulación vial (Ley 18.191) basadas en el Informe Mundial.

El día 23 de octubre de 2007 son nombrados por el Poder Ejecutivo los integrantes de la Comisión Directiva de la UNASEV, Sr. Omar Rodriguez, Esc. Alejandro Draper y Dr. Gerardo Barrios.

Transcribimos la nota entregada en esa oportunidad:

Montevideo, 23 de octubre de 2007

Señor Presidente de la República, autoridades Nacionales y Departamentales, autoridades Ministeriales y de los Entes autónomos, representantes de Organismos Internacionales y de las Embajadas, representantes de las organizaciones sociales, de trabajadores, de organizaciones no gubernamentales y fundaciones, a todos los que aquí están y la comunidad toda y fundamentalmente a las asociaciones de familiares de las víctimas de la siniestralidad vial:

Asumimos hoy ante Ustedes el desafío de revertir una de las peores catástrofes sanitarias que afecta a nuestra población.

Nuestro Gobierno y Parlamento inauguran una nueva y revolucionaria etapa donde los concensos vienen de la mano con los compromisos.

Compromiso con el interés social y el bienestar de nuestra comunidad toda.

La puesta en marcha de una Política de Estado en materia de Seguridad Vial se sustenta en el reconocimiento de enfrentarnos a una Enfermedad Evitable, Prevenible y Predecible; cuyos costos sociales y económicos son insostenibles para nuestro país.

Pero una Política de Estado en materia de Seguridad Vial sólo será posible si es que somos capaces de establecer una estrategia común, ampliamente participativa, donde todos los sectores involucrados trabajen coordinadamente en base a

los Planes y Programas que estableceremos en conjunto guiados por ese interés social.

Planes y Programas que tendrán como fundamento la participación integrada desde los más recónditos lugares del país. Participación que tendrá como protagonista a la propia comunidad interactuando con las autoridades e instituciones públicas y privadas, departamentales y nacionales.

Planes y Programas que se desarrollarán a la luz de una realidad epidemiológica por cierto, muy diferente en cada localidad y departamento.

Planes y Programas que tomarán en cuenta experiencias ya desarrolladas y que con éxito han determinado un mayor conocimiento de los aspectos preventivos logrando descensos significativos en la siniestralidad y su peor consecuencia, las lesiones, secuelas y vidas de tantos uruguayos.

Pero es bueno resaltar que en esta nueva etapa nuestro accionar en materia de Seguridad Vial estará sustentada en el más amplio y certero nivel de evidencia científica que avale las resoluciones a tomar.

En este sentido, un nivel máximo de recomendación internacional es contar con un Organismo Coordinador y Ejecutivo a la hora del cumplimiento de esas políticas de seguridad vial.

Por ello surge la UNASEV.

Por ello también, es que estamos dispuestos a asumir su conducción con el convencimiento de que en este camino contaremos con el apoyo de nuestra comunidad y de todos Ustedes.

Pero por sobretodas las cosas, con el convencimiento de que es posible hacerlo, que es posible evitarnos tanto dolor y sufrimiento.

Muchas gracias.

Alejandro Draper *Omar Rodriguez* *Gerardo Barrios*

C

Desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial

El Plan Nacional de Seguridad Vial.

La elaboración de un Plan Nacional de Seguridad Vial se apoya en la recomendación número tres del Informe Mundial.

Un Plan no puede ser una mera sucesión de acciones sino que debe contener una estrategia que permita alcanzar metas propuestas en un determinado período de tiempo.

Esa estrategia debe sustentarse en una serie de principios metodológicos que tengan en cuenta la realidad del país en el momento de su establecimiento.

Diversos factores interactúan a la hora del establecimiento de las metas de un Plan Preventivo.

La cuantificación en porcentajes de descenso tanto de la siniestralidad como de sus consecuencias en términos de lesividad debería tener en cuenta estos factores.

Establecer metas muy ambiciosas no sólo compromete la estrategia sino que retrasa el trabajo a desarrollar por el descreimiento a que se ve sometida.

Muy someramente mencionaremos algunos de estos factores que consideramos determinantes no sólo del establecimiento de un Plan sino y fundamentalmente del alcance de sus resultados.

Nuestro país tuvo, hasta la creación de la UNASEV, un enorme fraccionamiento de las respuestas institucionales y en cada uno de sus componentes.

La ausencia de coordinación y acciones uniformes condicionó, en gran medida este fenómeno multiplicándose no sólo reglamentaciones y normativas diferentes sino reproduciendo diversas formas de otorgar licencias de conducir, diversos exámenes médicos, sanciones diferentes, comunicación social del problema muy diversa, diversificación de cuerpos de fiscalización, etc.

Sumado a ello la escasa o nula inversión de recursos centralizados desde el estado frente a un problema de magnitud creciente.

En gran medida y con el paso del tiempo, ello condicionó una visión fatalista en la comunidad, con escasa percepción del riesgo y casi nulos canales de participación efectiva.

Si bien a lo largo de la historia diversas iniciativas departamentales se desarrollaron con éxito local, ello no se vio reflejado en los resultados nacionales producto de la carencia de una estrategia global.

En términos generales, todos estos aspectos condicionan en gran medida las metas y desarrollo de un Plan Nacional.

Recomendación 3: *preparar una estrategia y un plan de acción nacionales en materia de seguridad vial.*

En la estrategia nacional en materia de seguridad vial se deberán establecer objetivos ambiciosos pero realistas para un periodo, cuando menos, de cinco a diez años. Esta estrategia habrá de producir resultados cuantificables y contar con suficiente financiación para elaborar, aplicar, administrar, supervisar y evaluar medidas. Una vez formulada, se debería elaborar un plan de acción nacional con un calendario de medidas específicas en el que se asignen recursos concretos.

Informe Mundial sobre prevención de traumatismos ocasionados por el tránsito. OMS-Banco Mundial. Ginebra. 2004

Por otro lado el surgimiento de un Organismo Gubernamental responsable del establecimiento de una Política de Estado en Seguridad Vial requiere un posicionamiento tanto interno como externo y que demandará una estrategia específica.

Ese posicionamiento debería acompañarse, además de un componente fundamental como lo es el reconocimiento nacional como autoridad referente en la materia tanto de las instituciones como de la población.

La elaboración de un Plan Nacional de Seguridad Vial debe concebirse como una secuencia de eslabones articulada que permitan ir complementando las acciones establecidas.

Cada eslabón en si mismo requerirá entonces un marco de definiciones para establecer una operativa basada en los conceptos que definen una estrategia global.

Finalmente, el éxito de la gestión dependerá de dos factores a tener en consideración. Por un lado la dimensión operativa que le otorgue la Ley, es decir la capacidad de ejecutar acciones preventivas a nivel nacional y por otro los inherentes a su propia estructura en cuanto a recursos humanos, materiales y de inversión.

Plan de Acción 2008

D

Plan Nacional de Seguridad Vial y Plan de Acción 2008

Para el año 2008 tres metas fueron establecidas cuyo desarrollo se realizaría en forma concomitante:

1. Posicionamiento de la UNASEV.
2. La magnitud del problema.
3. Disminución de la Lesividad.

1- Posicionamiento de la UNASEV.

El posicionamiento de la Unidad puede esquematizarse en diversos niveles de desarrollo:

a. **Estructural.**
b. **Inter – Institucional.**
c. **Nacional.**
d. **Internacional.**

a) Estructural.

a.1) Posicionamiento Estructural
Contempla la conformación de los dos principales pilares del funcionamiento de la Unidad. Las Cámaras asesoras y las Unidades Departamentales de Seguridad Vial.

Se conformaron 4 Cámaras Asesoras Permanentes:

La Cámara Asesora de Ingeniería de Tránsito coordinada por el Comisario Fernando Rolando; la Cámara de Educación Vial y Comunicación Social e Investigación a cargo del Licenciado Lauro Paulette; la Cámara Asesora de Jurídica y Seguridad Vial coordinada por la Dra. Gaby Lencina y la Cámara Asesora de Medicina y Sicología de Tránsito coordinada por la Dra. Elizabeth Vázquez.

Cada Cámara elaboró su estrategia componente del Plan de Acción 2008 (ver anexos).

La Cámara Asesora de Ingeniería de Tránsito, abarcando su amplio espectro que incluye, Ingeniería de Tránsito, ingeniería mecánica e industrial, se abocó al tratamiento de diversos temas considerados relevantes y de actuación a corto plazo, a saber: relevamiento y monitoreo del estado de la señalización vial en departamentos referentes mediante informes solicitados y en otros mediante observación directa, a fin de proyectar la aplicación del Manual Interamericano de Señalización Vial.

Con técnicos del MTOP, se trabajo en la elaboración del anteproyecto para la regulación del transporte forestal y con la Facultad de Ingeniería, UNIT, asesores externos y actores sociales involucrados, el tratamiento de asuntos medulares para una acción rápida de seguridad vial, como es la reglamentación del uso de elementos de seguridad por los usuarios, (cascos, cinturones de seguridad en general y condiciones para el transporte escolar).

Se inició el estudio de los datos existentes sobre siniestralidad a fin de confeccionar el mapa siniestral con los puntos y zonas de riesgo y/o de concentración de accidentes, convocando a diversas Intendencias, Policía Caminera y Policía Técnica, con el objetivos de focalizar las acciones y determinar las medidas a tomar en el presente año tendientes a neutralizar las causas que originan los mismos.

Entre otros asuntos abordados, se asesoró a diferentes autoridades, instituciones y personas públicas y privadas sobre temas relacionados a la seguridad vial, caso uso de tacógrafos para control de velocidad, uso de las luces obligatorias, pautas de regulación para conductores de vehículos oficiales, ampliación de normas para el uso de vías turísticas y regulación de maquinaria agrícola, entre otros, así como medidas de bajo costo que permitan resolver puntos negros de siniestralidad.

La Cámara Asesora de Educación Vial, Comunicación Social e Investigación orientó sus acciones hacia la formación curricular en Educación y Seguridad Vial para docentes, y definir con las autoridades de la educación la mejor forma de insertar Educación Vial en la currícula educativa. Así mismo, desarrollo diversas Campañas de Prevención en siniestralidad y acciones con Comunicadores, Medios de Comunicación y recomendaciones en los mensajes sobre Seguridad Vial a la ciudadanía, promoviéndose la participación de toda la sociedad y empresas privadas a desarrollar propuestas de seguridad vial.

Se establecieron convenios con el órganos del Estado, entre los mas importantes se destacan el logrado con el Ministerio de Educación y Cultura a través del cuál se realizó la "Primera Capacitación a Distancia en Educación Vial para Maestros" y un el "Primer Concurso de Recursos Educativos en Educación Vial a través del Portal EDUMEC".

Entre otros acuerdos destacan con Instituciones públicas como IMPO, ANTEL, ANCAP y BSE para la difusión de campañas publicitarias y las Leyes de reciente aprobación.

La Cámara Asesora de Jurídica y Seguridad Vial con la participación de los representantes y asesores del MTOP, Policía Caminera, Policía de Tránsito y de las Direcciones de Tránsito de los Gobiernos Departamentales, redactó: el Régimen Punitivo de Infracciones de Tránsito Único para todo el país, analizó y aportó en el proyecto de ley del MTOP de las infracciones y sanciones, de las medidas cautelares y de las responsabilidades. De los delitos contra la seguridad vial", construyó los primeros procedimientos de fiscalización que integrarán el Manual de Procedimiento para Agentes de Tránsito.

Elaboró con la Cámara de Ingeniería de Tránsito y la Facultad de Ingeniería el Reglamento del Casco Protector.

Así mismo, confeccionó los cometidos, alcances, estructura de la Unasev, el Reglamento de Funcionamiento de la Unasev y de la Comisión Directiva. Asesoró en materia jurídica vinculada a la implementación de la ley 18.191 y la armonización con las normas existentes. Elaboró el Proyecto de Decreto que estableció el descenso de la tasa de alcohol de 0.8 gr/lt a 0.3 gr/lt.

Por su parte la Cámara Asesora de Medicina y Sicologia del Tránsito desarrolló las actividades coordinadas con la Facultad de Medicina, el Ministerio de Salud Pública y la Universidad de la República a los efectos de introducir la Seguridad Vial en Planes formativos y estrategia de Atención Primaria de la Salud.

A su vez estableció los criterios del exámen psicomédico para el otorgamiento de licencias de conducir.

Se establecieron acciones con el Departamento de Descentralización de la Intendencia Municipal de Montevideo dirigidas a poblaciones vulnerables.

a.2 Integración de todo el país

Se formaron dieciocho Unidades Departamentales de Seguridad Vial (UDESEV) con amplia participación y compromiso de las Comunas Departamentales y en varios Departamentos Unidades Locales de Seguridad Vial (ULOSEV).

Ello ha permitido actuar a nivel nacional coordinando todas las acciones tanto de las distintas Cámaras como desde los propios Departamentos.

Se desarrollaron dos Encuentros de UDESEV en julio y diciembre respectivamente que permitieron evaluar la aplicación y resultado de la nueva estrategia.

En los mismos se destacaron dinámicas de taller con los participantes que permitieron colectar insumos de primera mano para la concreción de los lineamientos generales del trabajo de UNASEV. Estas actividades sumadas a exposiciones temáticas fomentaron el interés y la participación local y nacional en la temática generándose vínculos que se robustecen día a día entre UNASEV y las UDESEV y ULOSEV de cada departamento en todo el territorio nacional.

Esta actividad continua permanentemente, en la búsqueda de afianzar y potenciar las vías donde la propia ciudadanía se compromete al esfuerzo de trabajar por reducir la siniestralidad vial.

b) Inter – Institucional:

La articulación con las Instituciones públicas se vio facilitada dado el compromiso asumido por las autoridades. Ello posibilitó el desarrollo a distintos niveles de acciones comunes algunas de ellas comentadas en las actividades de las Cámaras Asesoras.

Es a resaltar el relacionamiento con las autoridades comunales tanto a nivel de Intendentes como de Directores de Tránsito.

Se estableció una relación fluida y operativa con la Organización Panamericana de la Salud, participando en forma conjunta en actividades como los Encuentros de UDESEV y la Semana Nacional de la Seguridad Vial llevada a cabo en octubre de 2008.

Por primera vez el Uruguay participará en el Informe Mundial de Siniestralidad Vial 2009 de la Organización Mundial de la Salud.

c) Nacional:

El posicionamiento a nivel nacional surge de la sumatoria de acciones Departamentales a través de las UDESEV-ULOSEV en múltiples actividades desarrolladas en todo el interior.

Se logró mantener un buen marco de difusión en la totalidad de medios de comunicación sobre la problemática y un encare diferente por parte de los comunicadores.

Con una estrategia inclusiva se convocaron instituciones públicas y privadas, así como Organizaciones No Gubernamentales y Fundaciones de trayectoria en la materia.

d) Internacional:

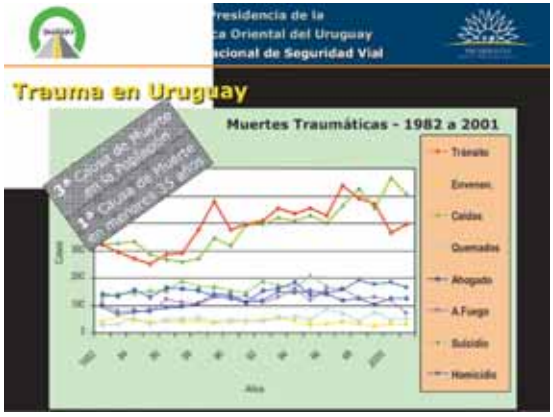
En el mes de julio de 2008 participamos del VII Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial organizado por la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB).

Nuestro país se posicionó entre aquellos países miembros que establecieron una organismo gubernamental encargado del desarrollo de las políticas de estado en seguridad vial, cumpliendo de esta forma con los compromisos internacionales.

En el Seminario de "Establecimiento de metas nacionales y regionales de reducción de la siniestralidad en el tránsito" organizada por CEPAL – Naciones Unidas en la ciudad de Buenos Aires en noviembre de 2008, tuvimos la oportunidad de profundizar en acciones concretas y programas a establecer en nuestro país y la región.

2 – La magnitud del problema.

Nuestro país comparte las principales características epidemiológicas de la siniestralidad vial con los países del cono sur.



En las últimas décadas la mortalidad originada en siniestros de tránsito registra una prevalencia creciente.

Se ha transformado en la tercer causa de muerte en la población general y la primera para los menores de 35 años.

Los datos aportados por la Dirección de Epidemiología del Ministerio de Salud Pública en base a los certificados de defunción muestran promedios de tasas de fallecidos por cien mil habitantes en períodos de cinco años crecientes en los últimos cinco años.

La utilización de promedios quinquenales permite observar más claramente la prevalencia creciente.

Si bien no existe en nuestro país un registro único de siniestralidad y lesividad, la utilización de los certificados de defunción configura un dato real que permite establecer la magnitud del problema.

En el año 2000 el Cr. Herman Garat realizó un estudio de costos económicos originados por la siniestralidad vial correspondiendo al 4.5% del producto bruto interno.

La capital departamental reúne el 60% de la siniestralidad urbana del país.

Quinquenio	Tránsito
1982 a 1986	9.4
1987 a 1991	12.7
1992 a 1996	14.5
1997 a 2001	15.0
2002 a 2006	17.7

Los registros realizados a partir de las asistencias con Unidades Médicas Móviles muestra que a partir del año 2002, los motociclistas pasan a ser los protagonistas principales de los siniestros de tránsito.

En base al este estudio es posible determinar que el 40% de los siniestros de toda la semana tienen su ocurrencia en lo que hemos llamado el período critico comprendido entre la noche del viernes para el sábado y de éste al domingo. Allí se produce la mayor cantidad de lesionados graves con el promedio de edades más tempranas.

Existe una clara asociación entre lesividad e ingesta de alcohol.

Los primigenios estudios realizados en la morgue judicial por el Dr. Guido Berro a mediados de los años 90, mostraron que casi el 40% de los fallecidos tenían alcoholemias mayores a 0.8 gr/lt, ya en el 2007 el estudio “Incidencia del alcohol en los siniestros de tránsito en el Uruguay: Generación de un Sistema de Información Permanente” implementado por la Junta Nacional de Drogas demostró que este indicador seguía siendo totalmente vigente en el país.

El alcohol estaba presente tanto en conductores de vehículos como en peatones embestidos.

Podríamos resumir las principales características de la siniestralidad en nuestro país:

- Prevalencia creciente.
- Afecta todas las edades con mayor incidencia en menores de 35 años.
- Predominio de siniestros que involucran motociclistas.
- Lesiones preponderantes en Cráneo y Miembros.
- Período crítico los fines de semana.
- Alta incidencia de niveles de alcohol en fallecidos.
- Altos costos sociales y económicos.

Los datos permitirán establecer las prioridades dentro del Plan preventivo. (Ver anexos)

3- Disminución de la Lesividad.

Los Planes de Seguridad Vial tienen por finalidad asegurar un tránsito vehicular y peatonal seguro donde la totalidad de actores disminuyan al mínimo posible la exposición al riesgo.

Los riesgos podrán estar presentes y serán identificados por dicho Plan a los efectos de eliminarlos, alejarlos del usuario y/o mitigar las consecuencias una vez producido el siniestro.

En 1930 Hugh DeHaven sentaba las bases de los principales componentes de esta enfermedad. Los conceptos de transferencia de energía, potencial y patrones lesionales, base de los actuales conceptos de biomecánica y biocinemática, dieron los fundamentos para el desarrollo científico no sólo del estudio de esta enfermedad sino y fundamentalmente la elaboración de propuestas preventivas.

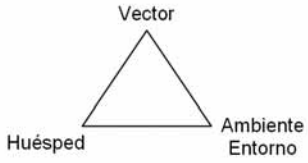


Figura Nº 1: El triángulo epidemiológico

DeHaven alertó en ese entonces sobre la necesidad de desvincular el término “accidente” de las lesiones ocasionadas en el tráfico vial. Sus estudios fueron la

base de la introducción de elementos de seguridad activa y pasiva en los vehículos de motor.

En la década del 40, Jhon E. Gordon estableció las bases para el estudio epidemiológico de esta enfermedad, analizándola desde el concepto de triángulo epidemiológico constituído por el huésped, el agente o vector y el entorno o ambiente. (Figura Nº 1)

Definido el agente causal de esta enfermedad como la transferencia de energía. Nos parece más acertado referirnos a vectores de transferencia de la misma. La necesidad de desplazarse es una condición inherente al ser humano y la misma puede producirse a través de la utilización única o múltiple de diferentes vectores.

Tal el caso de vehículos de motor de diferentes tipos (autos, motos, camiones, ómnibus, trenes, etc.); sin motor (bicicletas, patines, patinetas, carros, etc.) o simplemente peatones en la vía.

Todos ellos constituyen, entonces los vectores de la enfermedad. El entorno o ambiente viene a estar constituido por todos los componentes de la infraestructura vial urbana y rural así como también del grado de desarrollo de normativas y educación vial.

Ambos componentes se conjugan con el huésped, que podrá presentar factores de riesgo sean ellos, como en otras enfermedades, modificables o no. O inclusive ser portadores de la enfermedad en su fase secuelar.

Pero no fue sino hasta la década del 60 en que William Haddon se transformara en el padre de la prevención e investigación moderna de esta nueva disciplina.

Estableció un esquema de intervención sanitaria denominado la Matriz de Haddon desde donde es posible establecer factores vinculados a la siniestralidad con la combinación de los componentes del triángulo epidemiológico y tres fases consecutivas de acción; el pre-Evento, el Evento y el post-Evento. (Tabla Nº 1)

FASES	FACTORES	Huésped	Vector	Ambiente Entorno
Pre – Evento				
Evento				
Post - Evento				

Tabla Nº 1: Matriz de Haddon

De esta forma y bajo esta metodología es posible identificar y establecer las medidas y planes específicos en todas las fases preventivas de la enfermedad. Para ello podrán elaborarse los mismos en base a las metas de cada etapa. (Tabla Nº 2)

FASES FACTORES	METAS PREVENTIVAS
Pre – Evento	Identificar Factores de Riesgo Evitar el Siniestro
Evento	Prevención de los Traumatismos Disminuir la transferencia de energía
Post - Evento	Disminuir la morbi-mortalidad Brindar los mejores cuidados

Tabla Nº 2: Matriz de Haddon

El mismo autor ha establecido cuales serían las estrategias a seguir en cada fase de la matriz (tabla N˚ 3).

Pre-Evento	1. Prevenir: Evitar la generación de energía 2. Reducir la exposición al riesgo 3. Prevenir la ocurrencia del riesgo
Evento	4. Modificar la tasa de distribución de energía 5. Desviar el peligro-riesgo 6. Alejar el peligro con barrera mecánica 7. Modificar la estructura del peligro 8. Aumentar la resistencia al peligro
Post-Evento	9. Detectar y contabilizar el daño 10. Estabilizar – Curar - Rehabilitar

Tabla Nº 3: Las diez estrategias de Haddon

La inmensa mayoría de las Instituciones dedicadas a la seguridad vial han incorporado esta metodología científica de análisis y desarrollo de los planes y acciones en seguridad vial.

Las recomendaciones internacionales son concluyentes en cuanto a establecer metas ambiciosas en términos de reducir el número de siniestros, lesionados y fallecidos.

La mayoría de los países establecen descensos en estos parámetros entre 30 y 50% en períodos entre cinco y diez años. La Declaración de Ministros de Transportes de la Unión Europea y las metas OMS 2012 establecen descensos de un 50% para sus países miembros.

Un grupo internacional de expertos que representan a 21 países, al Banco Mundial, Organización Mundial de la Salud, la Fundación FIA, Centro Conjunto de Investigación sobre Transportes del Foro Internacional de Transportes y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) elaboraron, luego de tres años de trabajo el Informe *Objetivo Cero: Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro*.

Se entiende por objetivo cero que la inmensa mayoría de los siniestros, lesionados y fallecidos en el tránsito pueden evitarse y por ello las recomendaciones apuntan a fortalecer los esfuerzos de los países para abatir esas cifras.

Como mencionáramos con anterioridad, el establecimiento de metas en los Planes preventivos no puede ser un deseo de voluntad sino sustentarse en la realidad nacional y la magnitud del problema a enfrentar.

Esa realidad muestra que estamos recién en la etapa de consolidación de la UNASEV como organismo gubernamental rector de las políticas nacionales en seguridad vial. Por otro lado el País deberá establecer cuanto está dispuesto a invertir en recursos económicos para lograr las metas propuestas.

Elaborar un Plan no parece difícil a la luz de la vasta y amplia experiencia y apoyo internacional. El tema central es ponerlo en práctica a nivel nacional, mantener en el tiempo las acciones a desarrollar y contar con los instrumentos necesarios para evaluar sus resultados.

En virtud del desarrollo de la UNASEV se definió establecer como meta una significativa reducción de la lesividad, es decir desarrollar las medidas estratégicas definidas en las fases pre-evento y evento de la matriz de Haddon.

Si bien todas las acciones deben articulares en la totalidad de fases de investigación y propuestas de solución, el desarrollo de la Unidad y el necesario establecimiento de prioridades de acción condujeron a la elaboración de una estrategia de acción basada en medidas que disminuyan la transferencia de energía minimizando de esta forma la severidad lesional.

Las medidas incluidas en el anteproyecto y Ley 18191 posteriormente aprobada apuntan a ello.

Atendiendo a los factores de riesgo identificados en los estudios epidemiológicos y registros de siniestralidad disponibles, se establecieron las prioridades y metas a alcanzar durante el desarrollo del Plan de Acción 2008.

Las mismas no implican que sean la únicas a desarrollar en el período sino que en función de las metas propuestas en tiempos específicos se prioriza su puesta en práctica.

Todas las acciones a desarrollar se mantienen durante todo el Plan Nacional de Seguridad Vial y tienen su comienzo en forma simultánea en el Plan de Acción 2008.

Dentro de las acciones se priorizaron las siguientes:

Medidas en el corto plazo:

- Utilización de Casco Protector en motociclistas en todo el territorio nacional.
- Utilización de cinturones de seguridad en todos los ocupantes de vehículos incluidos los dispositivos o sistemas de retención infantil (SRI).
- Utilización de luces diurnas encendidas.
- Disminución de la tasa de alcohol permitida a valores de 0.3 gr/lt de sangre.
- Control de velocidad.
- Seguro obligatorio de Responsabilidad Civil.
- Campañas de difusión.
- Identificación de poblaciones vulnerables.

Medidas de mediano plazo:

- Licencia única nacional.
- Registro único de conductores.
- Registro único de lesionados.
- Estrategias específicas para poblaciones vulnerables.
- Señalización vial en base al Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras.
- Normas sancionatorias nacionales.
- Mapa de puntos negros.
- Estrategias de bajo costo.
- Licencia por puntos.
- Inspección técnica vehicular.
- Reglamentaciones.
- Observatorio Nacional de Datos y Control de Calidad.

- Delitos de Tránsito.
- Juzgados de tránsito.
- Tiempos asistenciales y cuidados médicos.
- Cuidados a víctimas y familiares.
- Investigación en Seguridad Vial, científica, técnica y biomédica.
- Capacitación de Instructores y Conductores.
- Formación de docentes y personal idóneo en Educación Vial.
- Examen médico y psicofísico único.
- Examen único nacional teórico práctico.
- Participación comunitaria.

Medidas de largo plazo:

- Inclusión de la Educación Vial en todos los niveles educativos.
- Cambios culturales en la comunidad.
- Estímulos al transporte público.
- Videocontrol de tránsito.
- Cambios en la Infraestructura Vial. (trazados, ciclovías, etc.)
- Formación viaria laboral.
- Campañas anuales orientadas en los medios masivos de comunicación.

Plan de Acción 2009

E

Como mencionáramos la puesta en marcha de un Plan Nacional de Seguridad Vial requiere el establecimiento de acciones que si bien tienen un comienzo simultáneo y permanente en el período de cinco años, requieren la profundización y complementación con otras medidas que posibiliten ir alcanzando las metas propuestas.

Acciones estratégicas 2009

1. Posicionamiento:

Tal como expresáramos en las metas 2008, éste es un aspecto fundamental del cuál depende en gran medida la concreción de las metas propuestas.

En este sentido seguiremos los pasos descriptos con anterioridad estableciendo cada meta en el área específica de acción.

Hemos priorizado acciones tendientes a disminuir la participación de los más vulnerables en la siniestralidad vial. En ese sentido se jerarquizarán acciones orientadas a peatones, ciclistas y motociclistas.

1a. Posicionamiento Nacional:
El funcionamiento de la Unidad ha permitido identificar diversos aspectos que deberán corregirse a los efectos de dinamizar su funcionamiento.

Estructura:
La estructura de recursos humanos si bien ha permitido un funcionamiento inicial adecuado requiere la incorporación de personal administrativo y técnico que complemente las acciones a desarrollar por los distintos niveles.

La readecuación de los aspectos escalafonarios así como los funcionales evitarán algunas inequidades hoy existentes.

En este sentido la reglamentación de las Unidades Departamentales de Seguridad Vial permitirá el desarrollo de las tareas con una organicidad hoy casi inexistente.

Los aspectos de infraestructura tanto en materiales como edilicia es una meta propuesta para desarrollar en el presente Plan de Acción.

Las acciones a desarrollar a nivel nacional se estructurarán a través de la regionalización del país en 5 áreas que permitirán optimizar el funcionamiento de la Unidad a nivel nacional.

Formación:
Como consecuencia, hasta la creación de la Unasev de la inexistencia de una estrategia global, el desarrollo de acciones en seguridad vial ha sido fundamentalmente una práctica fraccionada de acciones impulsadas a través de organismos oficiales, fundaciones, organizaciones no gubernamentales y empresas privadas.

Estas prácticas no demostraron su utilidad en términos de resultados. La inclusión de una estrategia basada en la coordinación nacional a través de un Plan Preventivo debería incluir la formación de los efectores que tienen la responsabilidad de aplicar las medidas componentes del Plan.

El desarrollo de un Plan de Capacitación en Seguridad Vial de nuestra estructura a nivel nacional permitirá no sólo un conocimiento uniforme de sus diversos componentes sino de las evidencias existentes en materia de acciones específicas.

Inversión y Presupuesto:
El presupuesto inicial fijado en la Ley 18113 ha permitido la puesta en marcha de la Unidad pero ha resultado insuficiente para desarrollar acciones específicas.

Es necesario dotar de un presupuesto e inversión adecuados para el desarrollo de los Planes estratégicos de seguridad vial.

En este sentido se elevará a las autoridades una propuesta de presupuestación para la próxima rendición de cuentas.

No obstante se establecerán vías de financiamiento multilateral de los componentes del Plan Operativo 2009.

En el marco de las elecciones nacionales que se realizarán en el país este año, la UNASEV elevará a todos los partidos políticos un documento que contendrá los conceptos generales para el establecimiento de las políticas de seguridad vial a ser incluido en los programas de gobierno.

1b. Posicionamiento Internacional:
Las definiciones adoptadas en el marco del relacionamiento internacional mantienen su total vigencia.

En el Plan de Acción a desarrollar las metas para este año estarán orientadas a financiar y ejecutar diversos proyectos en nuestro país.

Se priorizarán las siguientes áreas operativas:

- Estructura – Formación
- Observatorio de Datos
- Comunicación social
- Planes específicos

Las metas propuestas para el Plan de Acción 2009 dependen en gran medida de la posibilidad de inversión en los componentes del mismo.

El compromiso asumido por los Organismos Internacionales permitirá establecer los apoyos necesarios en los componentes del Plan establecidos.

2. Acciones 2009:

16 Medidas estratégicas propuestas como metas a desarrollar en el corto plazo:

1. Unificación y uniformización del Sistema de otorgamiento de las Licencias de Conducir incluyendo las autoescuelas en aspectos formativos sobre las razones de las normas existentes.
2. Reglamentación en forma participativa de la Ley Nacional de Tránsito Nro. 18191: Registro Único de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones, Licencia de Conducir, Seguro Obligatorio, Condiciones para Inspección Técnica, Reglamentación de Cinturón de seguridad, Reglamentación de Transporte de Escolares, Reglamentación de señales luminosas y reflectivas para bicicletas.
3. Aprobación de las Normas de homologación de Cascos para motos.
4. Plan de Recambio de Cascos.
5. Utilización de reflectivos para ciclistas.
6. Inclusión del Kit de Protección Personal que contenga reflectivos en todos los vehículos.
7. Examen psicofísico único y manual unificado a nivel nacional con aspectos referidos a la movilidad y factores de riesgo de peatones, ciclistas y motociclistas.
8. Relevamiento y análisis de puntos negros en ciudades y rutas nacionales con elaboración de un Plan de Acción específico con medidas de ingeniería de bajo costo.
9. Plan de Comunicación y Difusión social; estrategias de Responsabilidad Social.
10. Creación de un “Manual de Educación Vial para Maestros” con vistas al trabajo con escolares.
11. Dotar a los equipos de fiscalización de un número suficiente de espirómetros e intensificar los controles.
12. Articular las acciones necesarias para la concreción de una Base de Datos Nacional Integrada de Siniestralidad Vial en todos sus componentes.
13. Establecer una Propuesta de Sistema Asistencial y de Rehabilitación de víctimas de la siniestralidad vial.
14. Establecer la Red de Asociación de Víctimas y Familiares de Siniestros de Tránsito.
15. Elaborar una “Propuestas al Nuevo Gobierno” sobre las Políticas de Seguridad y Educación Vial a entregarse a los candidatos de los partidos políticos y a ser incluida en sus programas de Gobierno.
16. Juzgados Nacionales de Tránsito.

SOMOS EN UNASEV

Comisión Directiva:
Dr. Gerardo Barrios, Director Presidente.
Sr. Omar Rodríguez, Director.
Esc. Alejandro Draper, Director.

Secretariado:
Sra. María José Curbelo
Sr. Adrián Bringa
Sra. Karina Silva
Sra. Kilma Graña

Cámara Asesora de Educación Vial, Comunicación Social e Investigación
Lic. Lauro Paulette, Coordinador General.

Técnica Asesora en Educación y Educación Vial:
Mtra. Susana Balián

Cámara Asesora de Jurídica y de Seguridad Vial:
Dra. Gaby Lencina: Coordinadora General

Técnicas del Servicio de Iniciativa y Actualización Normativa:
Dra. Raquel Cabrera.
Dra. Karina Di Castro
Dra. Virginia Suarez.

Cámara Asesora De Ingeniería de Tránsito
Crio. Insp. Fernando Rolando, Coordinador General

Técnicos integrantes:
Ing. Gustavo Arbiza
Lic. Alvaro Silvera

Cámara Asesora de Medicina y Sicología del Tránsito
Dra. Elizabeth Vázquez, Coordinadora General

Técnicos Integrantes:
Dr. Carlos Juambeltz
Ps. Ileana Poloni

Secretaría del Interior y Gestión de Proyectos
Dr. Norberto Borba, Responsable de Secretaría.

Integrantes:
Kilma Graña
Maria Jose Curbelo
Mario Bentancor
Fernanda Palé

Anexos

Anexo 1
Rendición de Tareas de la Cámara Asesora de Ingeniería de Tránsito.

Anexo 2
Rendición de Tareas de la Cámara Asesora de Educación Vial, Comunicación Social e Investigación.

Anexo 3
Rendición de Tareas de la Cámara Asesora de Jurídica y Seguridad Vial.

Anexo 4
Rendición de Tareas de la Cámara Asesora de Medicina y Sicología del Tránsito.

Anexo 5
Rendición de Tareas de la Secretaría General del Interior y Gestión de Proyecto.

Anexo 6
La importancia de una base de datos sobre siniestralidad vial.

Anexo 7
Ley Nº 18.412
Responsabilidad civil por daños corporales causados a Terceros por determinados vehículos de circulación Terrestre y maquinarias. Establecimiento de un seguro obligatorio.

Anexo 8
Decreto 381/009. Reglamentación de la Ley Nº 18.412.

Anexo 9
Decreto 556/008. Reglamentación de la Ley 18.191 en lo concerniente a la disminución de la tasa legal de alcoholemia a 0.3 dg/l.s

Anexo 10
Decreto 265/009. Reglamentación de la ley 18.191 en lo concerniente al uso de casco protector para los usuarios de motocicletas que circulen en el territorio nacional.

Anexo 1

Durante el año 2008:

Durante su primer año de funcionamiento, la Cámara Asesora de Ingeniería si bien trazó un plan de acción para atender la temática y los problemas más urgentes del Tránsito y la Seguridad Vial y a la vez definir su rol y esfera de acción, debió asumir básicamente la responsabilidad de dar respuesta a los múltiples requerimientos que fueron emergiendo como necesidades inmediatas desde los diferentes sectores públicos y privados de la sociedad de la sociedad, desencadenado esto por la propuesta enmarcada en la Política de Seguridad Vial que el estado pretende desarrollar. Se fue así abarcando un amplio espectro, más allá de los temas propios que fueron inicio en la Cámara al punto que hubo que rediseñar sus funciones y actuar en otras especializaciones de la ingeniería relacionadas con la seguridad vial, tal es el caso de la ingeniería automotriz e ingeniería industrial.

No obstante ello, se realizaron en las diferentes áreas especializadas, una serie de actividades que citamos de manera concreta:

- Se realizó un estudio de los datos existentes sobre siniestralidad a fin de confeccionar el mapa siniestral con los puntos y zonas de riesgo y/o de concentración de accidentes, para lo que se convocó a diferentes Intendencias, Policía Caminera y Policía Técnica, reuniendo información que permitió determinar objetivos, acciones y medidas a tomar (plasmadas el Plan de Acción 2009) tendientes a neutralizar las causas que originan los mismos. Para ello se convóco a actores válidos- tomadores de datos, tales como el Ministerio del interior, Policía Caminera, Oficina Central de

Información OCIT, MSP, INE, entre otros, siendo que en la actualidad se debió reiniciar el proceso en una nueva instancia y esfuerzo por consolidar el banco nacional de datos, ya que en la oportunidad el Instituto INE se apartó de la propuesta, dejando sin opciones la estrategia presentada por ser el actor medular del proyecto.

- Se estudió mediante un exhaustivo análisis de los datos existentes, los principales problemas que presenta la circulación vehicular urbana y carretera, para determinar acciones posteriores, lo que también es integrado al "Plan de Acciones" elaborado en el año 2009.
- Se analizaron las consecuencias que representan las falencias del sistema regulatorio actual de tránsito (insuficiencia de las normas), a fin de solicitar su adecuación. En este tema se trabajo de manera conjunta con la Cámara Jurídica, iniciándose la tarea de concretar como primordiales, la regulación del casco y cinturón.
- En este mismo orden se actuó en forma conjunta con el MTOP en el estudio y elaboración del proyecto de modificación de uso de las vías de orden turístico para transporte de carga, lo que se aprobó finalmente.
- Se realizó un relevamiento del estado de la señalización vial en varios departamentos (caso Maldonado, Colonia y Canelones, entre otros) a fin de orientarnos en la realidad existente, para promover la aplicación del Manual Interamericano de Dispositivos de Control de Tránsito; el cual integra la propuesta 2009, pretendiéndose para el presente año y así esta agendado, efectuar la convocatoria de los actores responsables a fin de comenzar a preparar el terreno para su aplicación efectiva.

En lo que respecta a las diferentes ramas de la ingeniería, afines a la seguridad vial, se trabajo en la proyección de informes técnicos para respaldar la regulación de aspectos denominados deficientes en la materia. A saber:

- Reglamentación del uso de elementos de seguridad pasiva (cascos, cinturones de seguridad en general y transporte escolar), todo lo que esta en proceso de ejecución, contándose ya con los respectivos informes elaborados.
- Para el caso particular de la reglamentación del casco en motociclistas, recientemente aprobado, se convocó a Facultad de Ingeniería, UNIT, asesores externos y actores sociales involucrados. No obstante ello, se continúa trabajando el punto a fin lograr otorgar la certificación de otros institutos de ensayo, para que estos puedan ser autorizados conforme lo marca la norma.
- Se efectuó la recopilación y análisis de información respecto de la utilización del tacografo en transportes de carga y pasajeros, con vistas a una futura regulación.

- Se inició el análisis del espectro de maquinaria agrícola con vistas a su regulación. Este punto esta en proceso de regulación, habiéndose preparado ya los respectivos informes y analizado y elaborado con la Cámara Jurídica una propuesta que será elevada para su aprobación.
- Se trabajó conjuntamente con el cuerpo técnico del MTOP, para la elaboración del proyecto con el cual se ha de regular el transporte de productos forestales, siendo que a la fecha la citada norma ha sido aprobada.
- Con la Cámara de Educación se actuó en el Primer Curso de Capacitación para Maestros y Capacitación a Profesionales de la Comunicación (periodistas), brindando conocimientos desde la visión de la ingeniería.
- Con la Cámara de Medicina se desarrolló el curso de preparación de médicos en el Programa Medicina Familiar organizado con UNASEV y Facultad de Medicina para Agentes Comunitarios en salud, cumplido en diferentes centros comunales.
- Se trabajó en apoyo a la Cámara Jurídica, en la reglamentación del uso de las luces obligatorias en vehículos.
- Se realizó el relevamiento de información y se entregó un trabajo a la Directiva de Unasev sobre Pautas para la Conducción de vehículos oficiales.
- En lo que tiene que ver con asesoramientos, se realizaron en 2008 diferentes informes técnicos a fin de evacuar las consultas emergentes de diversas autoridades sobre:
- Implementación de sillas para niños en los transportes de pasajeros Inter. Urbanos. Esta en proceso de convocatoria para estudiar el tema con vistas a su regulación futura.
- Se realizó un estudio e informe para regulación de la circulación del tránsito de vehículos de carga por rutas de valor turístico a fin de modificar las pautas existentes, resultando a la fecha aprobado.
- Igual tratamiento recibió el transporte de personas en vehículos de carga y de mascotas en transportes particulares, aspectos que originaron respectivos informes para asesorar a los peticionantes.
- Utilización de los sistemas automáticos de control del tránsito mediante cámaras, llevó a que se efectuara un estudio para tratamiento de ello, habiéndose confeccionado el respectivo informe que fue oportunamente enviado al Congreso de Intendentes para su conocimiento.
- Se esta trabajando en la preparación y curso de capacitación para llevar a ejecución lo dispuesto por la ley respecto de la Implementación del Manual de señalización a nivel nacional.
- Se han realizado diversos asesoramientos a sectores públicos y privados sobre el uso del casco seguro para motociclistas.

- Se ha comenzado un estudio e informe de problemas de seguridad vial que están focalizados en ámbito urbano y carretero.
- De igual forma se ha analizado la utilización de separadores físicos en tramos de rutas conflictivas como elementos de protección a proyectar de futuro y la utilización permanente de las luces cortas.

Actividades desde enero a junio del 2009

- Concreción final del proyecto de regulación de uso del casco, que se acaba de aprobar.
- Se ha efectuado el estudio y análisis de la información y se han elaborado los respectivos informes a fin de que se reglamente el uso del cinturón, siendo que el mismo se encuentra en proceso de aprobación. A tales efectos se trabajó con la Cámara Jurídica en la elaboración del proyecto respectivo.
- Se continúa con las actividades de estudio y asesoramiento en el tema maquinaria agrícola, a fin de su reglamentación. Se esta en permanente trabajo de apoyo a la Cámara Jurídica en la elaboración del proyecto, habiéndose recientemente finalizado el mismo, el cual esta siendo elevado a las autoridades para su aprobación.
- Se ha relanzado la convocatoria a los actores del sistema con responsabilidad en la toma de datos para efectivizar el Registro Único Nacional de Datos. Se apoya a la nueva Comisión encargada de su consolidación. Se confeccionó a tales efectos la hoja de necesidades (datos), la cual fue remitida inicialmente al sistema que esta en proceso en el Ministerio del Interior.
- Se imparten cursos de “Aspectos de Ingeniería de Tránsito para el Inspector de Tránsito” en asistencia al Instituto de Estudios Municipales de Canario de la Intendencia Municipal de Canelones en el marco de su Plan de Capacitación 2009 para Inspectores de Tránsito.
- Se han realizado tareas de apoyo-asesoramiento in situ a la UDESEV de Cerro Largo, a fin de verificar problemas en la señalización y diseño vial existente en la zona.
- Se participó en el Curso de Capacitación para Médicos de Asistencia Permanente, en el convenio UNASEV – FEMI – MSP.
- Se ha realizado el estudio de una plataforma de base para la aplicación a nivel nacional de la Inspección Técnica Vehicular (ITV).
- Se ha realizado la auditoria del material presentado por la Firma ROTOPLAST para su proyecto de edición de material didáctico para distribuir en los centros educativos.
- Finalmente, la cámara se ha integrado al proyecto sobre fortalecimiento de las Unidades Departamentales de Seguridad Vial, atendiendo hasta el momento las instancias desarrolladas en las regionales 5 (Cerro Largo, Tacuarembó y Rivera) 3 (Florida, San José y Canelones) y en el mismo sentido se ha atendido los requerimientos de la Junta Departamental de Bella Unión y la Unidad Local de la misma localidad.

Anexo 2

PERIODO ENERO –DICIEMBRE 2008

Educación Vial y Formación para la Seguridad Vial

- Se efectuaron entrevistas con autoridades del CODICEN (Luis Yarzabal) CEP (Edith Moraes) y MEC (Felipe Michelini) analizando la inserción de Educación Vial en el sistema educativo.
- Se realizó un ciclo de notas sobre Educación Vial para la Revista "El Escolar" del diario "El País".
  1. "Pasajeros en tránsito", introduciendo a los niños en el mundo de la seguridad vial.
  2. "Dale pedal a tu vida", con consejos para el niños ciclista.
  3. "Guarda con el pasajero" con consejos para el niño que viaja en ómnibus.
  4. "Sobre los pedales" culminado el ciclo de notas con consejos para los niños ciclistas.
- Se realizó la "Primera Capacitación en Educación Vial para Maestros y Maestras en modalidad a distancia" semipresencial en conjunto con el Ministerio de Educación y Cultura. Capacitación de cinco meses con mas de 300 horas de curso on line.
- Se realizó el "Primer Concurso de Recursos Educativos en Educación Vial para Internet con destino a la plataforma Ceibal" en conjunto con el MEC y el Portal Educativo EDUMEC.
- Se diseñó el "Primer Curso de introducción a la Enfermedad Traumática y la Seguridad Vial" y se participó del cuarto módulo de dicha capacitación:

"El Factor Cultural". Cursillo dirigido a Médicos próximos a egresar a la vida profesional.

- Se convocó, conformó y desarrolló un grupo de trabajo con actividad semanal por espacio de 5 meses con el Consejo Directivo Central, El Consejo de Educación Inicial y Primaria y el Ministerio de Educación y Cultura, para analizar las posibilidades de inserción de la Educación Vial en el sistema educativo y recabar información de los actores claves.
- Se desarrollaron Talleres de introducción a la Educación Vial para Docentes en Florida.
- Se desarrollaron Talleres de introducción a la Educación Vial para Docentes y Alumnos en Canelones, Liceo de Salinas en actividad coordinada con el Ministerio del Interior y Mesas Locales de Seguridad Ciudadana.
- Se desarrollaron Talleres de introducción a la Educación Vial para Docentes y Alumnos en Canelones, Liceo de Atlántida.
- Se comenzó el estudio de la "Encuesta de Educación Vial para Autoridades y Actores del Sistema Educativo" con vistas a disponer mayores insumos cualitativos en los decisores y partícipes claves de la enseñanza en nuestro país. La misma fue diseñada por el grupo de trabajo con la participación del MEC, CEIP y CODICEN en conjunto con UNASEV.

Comunicación Social para la Seguridad Vial

- Se creó y diseñó el LOGO y marca de UNASEV.
- Se realizó la Primera Edición con la Dirección Nacional de Impresiones y Publicaciones Oficiales IMPO del librillo con las leyes 18113 y 18191 y el resumen de lo mas destacado de la 18191, efectuándose una distribución masiva de las misma a todo el país
- Se crea el Plan de Comunicación de UNASEV 2008_2012 "En el tránsito, vos sos parte de la solución" y se presenta a Entes Autónomos para información y pedido de asistencia de recursos.
- Se planificó y realizó en conjunto con SEPREDI el diseño de la página web de UNASEV www.presidencia.gub.uy/unasev
- Se crearon videos de bajo costo con los 4 ejes de UNASEV: casco, cinturón, luces y alcohol.
- Se apoyó la campaña de ANCAP "Manejá pensando que manejás". en la travesía 19 Capitales" a través del diseño de una bolsa de residuos reciclable para los vehículos en la primera presentación oficial del logo y marca de UNASEV en una campaña.

- Se asesoró a actores privados (ASCOMA, UNION DE VENDEDORES DE NAFTA, etc.) en proyectos y propuestas para desarrollar acciones de prevención en siniestralidad con sus concesionarios de acuerdo a los rubros de desempeño.
- Se logró un acuerdo con ANCAP y ANTEL para que estos entes donen los premios a entregarse a los ganadores del Concurso de Recursos Educativos con el Portal Edumec del Ministerio de Educación y Cultura.
- Se diseñó un afiche y se distribuyó un Cd con materiales sobre la problemática del consumo de alcohol y la conducción en el marco de la campaña "Ser parte de la solución" previa a la "Noche de la Nostalgia" el 24 de agosto. La misma fue lanzada junto a Congreso de Intendentes para todo el país.
- Se lanza en conjunto con IMPO la Campaña de 3000 afiches tamaño. "Cuida tu vida, usá casco". Los mismos se distribuyen a todas las Escuelas, Liceos y Escuelas Técnicas del país.
- Se propone, coordina y realiza el Debate Académico "Medios de Comunicación, Siniestralidad Vial y Opinión Pública: el desafío de la Responsabilidad Social". Con periodistas invitados y académicos de UDELAR.
- Se lanza la Campaña de Comunicación Social de UNASEV con el Banco de Seguros del Estado de sickers en los automóviles y soporte de spots en TV con mensajes peculiares de seguridad vial.
- Se audita extraoficialmente y apoyan los contenidos de los mensajes que la empresa SAETA CANAL 10 comunicó a la población en pantallas a través de su campaña de Responsabilidad Social "Tránsito Seguro".
- Se emitió en pantallas de TV para abonados TCC en el ciclo de Conferencias el Debate Académico "Medios de Comunicación, Siniestralidad Vial y Opinión Pública: el desafío de la Responsabilidad Social".
- Se presentó la Campaña de Comunicación Social ANTEL y UNASEV con la edición de 4 series de 500000 tarjetas telefónicas en total con mensajes de los 4 ejes de UNASEV: luces encendidas durante el día, cinturón de seguridad abrochado, no consumir alcohol y conducir y usar casco al circular en motocicleta.
- Se lanza la tercera edición con IMPO de la ley 18113 y 18191 que será repartida mediante un acuerdo alcanzado con los locales de la empresa privada REDPAGOS en primera instancia y por ABITAB en segunda vuelta, en el marco de acuerdos referentes a Responsabilidad Social Empresarial.
- Se asesora y audita la campaña de FAR Seguros "En el tránsito vos sos parte de la solución", en prevención del consumo abusivo de alcohol en las fiestas de Navidad y Año Nuevo.

Investigación y análisis de datos

- Se realizaron los contactos y concreción de un grupo de trabajo con el Instituto Nacional de Estadística INE, tendiente a definir una estrategia de datos unificados sobre siniestralidad sobre todo el país.
- Se crea un grupo de trabajo para definir fuentes de datos de siniestros en Uruguay al Ministerio de Salud Pública, Dirección Nacional de Policía Caminera, Banco de Seguros del Estado y Ministerio del Interior.
- Se define y presenta el boceto del Observatorio de Seguridad Vial de Uruguay OBSEVU, cuya función de futuro sería ordenar la información sobre siniestralidad y procesarla para investigación.

PERIODO ENERO – JUNIO 2009

Educación Vial y Formación para la Seguridad Vial

- Se participó en la promoción de la estrategia sobre Educación Vial que UNASEV viene desarrollando en la planificación anual de Educadores para la Salud que desarrolla CODICEN. La Cámara disertó sobre las estrategias de la unidad y efectuaron las recomendaciones necesarias a este importante plantel de educadores de todo el país.
- Se capacitan los miembros de la Cámara como Tutores Virtuales a través de Becas para cursar estudios en OEA Portal de las Américas, a través del Ministerio de Educación y Cultura. La capacitación es con vistas a profesionalizar los recursos humanos en la Tutoría Virtual de los cursos a Distancia en Educación Vial que se desarrollan con el MEC.
- Se imparten cursos de “Herramientas de Comunicación para el Inspector de Tránsito” en asistencia al Instituto de Estudios Municipales de Canario de la Intendencia Municipal de Canelones en el marco de su Plan de Capacitación 2009 para Inspectores de Tránsito. Se capacitaran en total mas de 100 funcionarios en 36 horas planificadas de formación.
- En el marco de la promoción e inserción de Educación Vial en el sistema Educativo uruguayo, se efectuó la planificación en coordinación con el Instituto de Formación docente dependiente del CODICEN, del “Primer Seminario de Educación Vial para Docentes egresados de los Institutos Normales”. La instancia se desarrollara en 5 jornadas en el Instituto de Perfeccionamiento y Estudios Superiores IPES, y contara con 25 horas planificadas de formación.
- También en el marco de la promoción e inserción de Educación Vial en el sistema Educativo uruguayo se realizó la presentación de la propuesta “Educación Vial para el Liceo: lineamientos básicos para docentes” en el Centro Regional de Profesores de Salto CERP.

- Se culminó la "Encuesta para Autoridades de la Educación y Actores del Sistema Educativo", realizándose la devolución a los participantes y publicándose los resultados de la misma con su análisis correspondiente. Los insumos obtenidos serán la materia prima base para el desarrollo y continuidad de las estrategias adecuadas con vistas a lograr la inserción de la Educación vial en el Sistema Educativo uruguayo con la participación de todos los involucrados en el tema.
- Se comenzó con el plan de obra del texto que servirá como Manual de Educación Vial para Educadores. Este necesario y reclamado insumo por parte de los Educadores que han comenzado el camino de aplicar Educación Vial, servirá como material de soporte para las capacitaciones en la temática ya comenzadas y las que se implementen en el futuro.
- Participación en Asesoría Técnica en el Grupo de Trabajo conformado por miembros de UNASEV y OPS OMS, en el marco del proyecto de aspiración a apoyo económico a través del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR FOCEM.
- Creación y planificación de la "Segunda instancia de Capacitación en Educación Vial a distancia para Maestros y Educadores no formales" a través del Aula Virtual del MEC ajustando la misma a los parámetros de Cursos a Distancia adquiridos en formación con OEA y Portal de las Américas.
- Se presentaron dos proyectos para videojuegos incluyentes de pautas de seguridad vial como ampliación de la utilidad pedagógica de las laptops XO, en el marco de fortalecimiento de contenidos del Plan Ceibal a través del Concurso "Proyecto Rayuela" que organiza LATU.
- Se diseñó una propuesta sobre el tema "Herramientas de Comunicación: Como comunicar desde la salud a partir del siniestro de tránsito como hecho social" en el marco de la participación de la Cámara en el curso de actualización permanente de Facultad de Medicina para Médicos en COSEMI.
- Se ha participado con ponencias en el marco de apoyo proyecto sobre fortalecimiento de las Unidades Departamentales de Seguridad Vial, atendiendo hasta el momento las instancias desarrolladas en las regionales 5 (Cerro Largo, Tacuarembó y Rivera) 3 (Florida, San José y Canelones).

Comunicación Social para la Seguridad Vial

- Se concretó la impresión de la campaña grafica con IMPO "Viajar seguros es volver siempre" en relación al consejo respetar los limites de velocidad al conducir y utilizar cinturón de seguridad. La misma consto de la confección de 6000 afiches. El destino de este material fue apoyar los esfuerzos de todo el país en difundir estas prácticas en tiempo estival donde el

vehículo es parte importante de las vacaciones de un grupo significativo de uruguayos.

- En materia de trabajo de promoción de Seguridad Vial con participación de actores privados en el marco de la Responsabilidad Social Empresarial y en la generación de materiales educativos didácticos de soporte para educadores, se logró canalizar una propuesta de la empresa ROTOPLAST con la confección de una Caja de Señales de Tránsito con sus correspondientes cartillas de señales. El producto se diseñará en material de excelente calidad con destino a las bibliotecas de todas las Escuelas del país y Academias de Conducir. La finalidad es la enseñanza del señalamiento vial. La labor duró mas de medio año en reciproco intercambio con la Cámara de Ingeniería para que el material se ajustara a lo dispuesto en el Manual Interamericano de Dispositivos que promueve UNASEV.
- En el marco de la difusión de la Responsabilidad Social de los Medios de Comunicación y los periodistas con relación al tratamiento de la siniestralidad vial, se continuo con la propuesta tipo debate presentada en el 2008, desplegándose la presentación "Medios de Comunicación, siniestralidad vial y Opinión Publica: el desafío de la Responsabilidad Social" en el Centro Regional de Profesores de Salto CERP para periodistas y comunicadores del litoral.
- Se concretó la impresión de la campaña gráfica con IMPO "Si tomaste no manejes" en relación al consejo de no beber alcohol si se va a conducir. La misma consta de la confección de 10000 afiches. El destino de este material se proyecta al plan de actividades en el marco de las recomendaciones que UNASEV desarrolla mediante campañas en los meses de agosto (evento "Noche de la Nostalgia") y diciembre ("Fiestas Tradicionales").

Se analizaron, evaluaron y auditaron varias propuestas con vistas a ser declaradas por UNASEV "Actividad de Interès por la Seguridad Vial", entre ellas: cuplè de Murga la Margarita, obra de Teatro Pilares "Transitania", contenidos de seguridad de Radio Cooperativa CX 36, canciòn "Cautela" de Julián Rodríguez, pàgina web de los Corredores de Seguros "Interès Asegurable", "Cajas Didàcticas de Educación Vial" de empresa Rotoplast, entre otras, de varias propuestas que actualmente siguen en estudio con vista a obtener tal reconocimiento (animaciones digitales con personajes, canciones que tratan sobre siniestros de trànsito, guias de información para el conductor, campañas de publicidad masivas por empresas privadas concesionarias, etc.

Esta modalidad permite la inserción del trabajo privado y la Responsabilidad Social en el espectro de la comunidad logrando una concreción creativa de los fines que persigue UNASEV de llevar el tema seguridad vial a todos los rincones de la sociedad en concordancia a lo dispuesto en la ley 18113.

Anexo 3

Iniciativa y Actualización Normativa

1- Se elaboró en marzo de 2008 el documento que establece los lineamientos, objetivos, competencias, alcances, estructura, etc. de la Unasev (se incluyó parte del mismo en la página de UNASEV de Presidencia de la República).

2- Se elaboró el Reglamento de funcionamiento de la Unasev y el Reglamento de funcionamiento de la Comisión Directiva.

3- Se elaboró el Régimen Punitivo de la Ley 18.191.

4- Se analizó a nivel nacional con los distintos actores vinculados al tránsito, representantes de Suprema Corte de Justicia realizando y proponiendo aportes al proyecto de Ley de Infracciones y sanciones y de Delitos de Tránsito del MTOP.

5- Se elaboró para su iniciativa legislativa: la modificación del apartado final del artículo 31 de la ley 18191 (plazo para transporte de escolares), y el proyecto de modificación de la ley de seguro obligatorio Nro. 18.412.

6- Se elaboró el proyecto de decreto de reducción del límite legal de alcohol, el proyecto de decreto que reglamentó el uso casco protector obligatorio, el proyecto de decreto de reglamentación de cinturón de seguridad, el proyecto de reglamentación de maquinaria agraria.

7- Se participó en la elaboración del reglamento de la ley de seguro obligatorio.

8- Se elaboró la reglamentación de la unificación de licencia de conducir: formato y aspectos administrativos.

9- Se elaboró el proyecto de decreto que reglamenta el Registro Único de Conductores, Vehículos, Infractores e Infracciones y el Registro de Lesionados y Fallecidos (actualmente en proceso de decisión de los indicadores mínimos a incluir).

10- Se elaboraron protocolos de actuación en caso de toma de espirometría de rutina, en caso de siniestros de tránsito, y protocolo de retiro de vehículos de la vía pública, protocolos de actuación y carpeta policía técnica.

11- Se encuentra en proceso de elaboración normativa:

- Transporte de niños y adolescentes.
- Reglamentación de unificación de exámenes psicofísicos y teóricos y prácticos.
- Inspección técnica vehicular.
- Reglamentación de los elementos reflectivos y señales luminosas exigidas para conductores de bicicletas y carros, así como para peatones.
- Uso de móvil.
- La reglamentación total de la Ley Nro. 18.191.

Asesoría Jurídica y de Prevención Vial

1. Se cumplió con la convocatoria desde la Cámara Jurídica y de Seguridad Vial a los actores públicos vinculados al área jurídica en materia de tránsito y seguridad vial y a todos los actores directamente vinculados al derecho de tránsito y seguridad vial para el análisis normativo realizando el análisis de múltiples aspectos que derivaron en la inclusión de sus aportes en las propuestas de reglamentación y de legislación del Servicio de Instrumentación Práctica de la Normativa (reuniones con Directores y representantes de Tránsito de todo el país, con los delegados de la Suprema Corte de Justicia, con representante de Policía Técnica, etc.)

2. Se ha venido realizando el análisis de propuestas normativas de distintos alcances (reglamentaria, modificación ley 18.191, etc.) que emergieron de las inquietudes y necesidades de los distintos actores que provienen de los organismos públicos y también de sectores privados a instancias de la realización de charlas, capacitación en el área jurídica.

3. Se propició el ámbito para generar el trabajo de intercambio en materia de Derecho de Tránsito y Seguridad Vial con jueces y abogados dependientes del Poder Judicial, incorporándose a sus representantes en nuestra cámara buscando soluciones a planteos concretos por ellos realizados.

4. Se cumplió con informar y asesorar en materia jurídica y de seguridad vial en expedientes y consultas realizadas por los usuarios.

5. Se promueve continuamente a través de las distintas instancias de participación de la Cámara Jurídica y Seguridad vial con los actores directamente vinculados, la unificación de normas, criterios de aplicación, criterios de evaluación, etc. a nivel nacional.

6. Se inició rondas de contactos con Cuerpos Fiscalizadores de todo el país y comenzamos a elaborar el Manual Seguro para Fiscalizadores del Tránsito a regir en todo el país, tratándose especialmente el Procedimiento de Espirometría en la vía pública, procedimiento en caso de siniestros de tránsito y procedimiento de retiro de vehículos, así como los documentos a trabajarse a nivel nacional en dichas áreas.

7. Se inició los contactos con las Direcciones de Tránsito en lo que refiere al aspecto administrativo y normativo en relación a la obtención de las licencias de conducir en todo el país que sirvió de base para realizar el proyecto de reglamentación de licencia única para conducir, encontrándonos actualmente en la etapa de elaboración del proyecto de régimen de exámenes psicofísicos y de exámenes teóricos y prácticos.

8. Se iniciaron los contactos a efectos de optimizar los tiempos de respuesta de Policía Técnica y sus consecuencias en los fallos penales.

9. Se encuentra en proceso de elaboración la propuesta formal de creación de los Juzgados Nacionales de Tránsito.

10. Se participa en la formación, capacitación e intercambio con las Udesev, así como con las distintas instancias de formación y capacitación de la Unasev a nivel de Facultad de Medicina, Ministerio de Educación y Cultura (Formación de formadores), etc.

Anexo 4

ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL AÑO 2008

1. Reunión con la escuela de graduados: Prof. Dr. Ángel Gines, y los Dres. Ana Frau y Fernando Alvariño.

2. Reunión con grupo de Psicología Medica constituido por las Dras. Eliana Ripa, María Otero y la Psic. Magdalena Álvarez, quienes llevan a cabo una investigación sobre la discapacidad y calidad de vida en pacientes con secuelas de accidentes de tránsito, a quienes se les otorgó la autorización del logo de UNASEV.

3. Se participó tanto en el grupo de trabajo del SNT y CENATRA en reuniones desarrolladas en Presidencia como en el MSP y el CHPR.

4. Participación activa en el Seminario/Taller de Paso Severino.

5. Firma de Convenio marco con Extensión Universitaria de UDELAR, MSP, Facultad de Medicina y UNASEV para la capacitación de los primeros 500 estudiantes de Medicina de 6º año la Cátedra de Medicina Familiar y Comunitaria.

6. Reuniones preparatorias y realización del Curso de 4 horas para los Estudiantes de Medicina sobre la “Introducción a la Comprensión de la Enfermedad Traumática y la Seguridad Vial”, compartido con las 4 Cámaras que integran la UNASEV.

7. Recopilación y selección del material bibliográfico que se entregó en un CD a la Secretaria del Departamento de Medicina Familiar y Comunitaria (DMFC) para ser entregado a los estudiantes.

8. Se recibió al Prof. de la Universidad de Málaga, Dr. José Manuel Ríos Ariza, Catedrático de Educación, especializado en la Educación Vial y su Didáctica, quien nos ofreció una Conferencia en el salón de actos del IMPO sobre los "Desafíos de la Educación Vial en nuestros tiempos".

9. Reunión con Fundación Gonchi Rodríguez donde interactúa Cámara de Medicina del Tránsito y Cámara de Ingeniería del Tránsito por cintos de seguridad en 3 oportunidades.

10. Reuniones de coordinación con OPS, en varias oportunidades: viaje a Panamá, por actividad de Paso Severino, Escuelas Seguras, Coordinación con UDESEV y ULOSEV, Seminario del MERCOSUR.

11. Encuestas Departamentales sobre casco y uso del cinturón. Recorrida por el interior manteniendo reuniones con las UDESEV, ULOSEV y con representantes de salud locales.

12. Entrevistas con 2 representantes de diferentes empresas de equipos de tecnología moderna para los exámenes psicofísicas para la obtención de licencias de conducir.

13. Participación con AFE por vía férrea, barreras y pasos a nivel.

14. Participación en el lanzamiento del convenio ISEV, MTOP y CITA.

15. Evaluación por la Noche de la Nostalgia.

16. Participación en presentación de publicidad del BSE.

17. PHTLS curso en caminera y en algunos colectivos médicos de diferentes departamentos.

18. Presentación del Programa "Transitando por la Vida".

19. Contactos estatales con referentes seguridad vial y organizaciones de sistemas asistenciales SAME.

20. Relevamiento de 10 de los 19 departamentos sobre la encuesta del uso del casco.

21. Reunión con la Dra. Mercedes Bernadá quien es la responsable del Proyecto de Extensión Universitaria de Innovación e Investigación dirigido a estudiantes de pregrado y docentes sobre Accidentes en General y especifico en Accidentes de Tránsito.

22. Curso sobre la "Introducción a la enfermedad traumática y la seguridad vial" dirigido a más de 150 estudiantes de Facultad de Medicina que cursan 6º año de Pediatría en Comunidad en 6 centros de APS de MSP e IMM.

23. Reuniones preparatorias y Presentación en el "II Curso Promotores Juveniles" de la IMM.

24. Reuniones de preparación y encuentros previos de coordinación para los 2 Cursos dirigidos a adultos mayores con representantes de instituciones públicas y privadas llamados "I y II Aportes del Adulto Mayor a la Seguridad Vial".

25. Múltiples reuniones semanales con Comisión Interinstitucional (UNASEV, IMM, MSP y SMU) para Unificación de Criterios de Exámenes Psicofísicos para la obtención del Carne de Salud para la licencia de conducir.

26. Reunión con Dra. Alicia Sosa preparatoria para la capacitación de los Agentes Comunitarios en 2009.

27. Reunión previa de coordinación y participación en la "III Feria de la Salud" organizada por los representantes de salud y CCZ 12 junto a las fuerzas vivas locales en la Plaza Vidiella de Colon.

28. Participación de la CMyPT en Conferencia de Prensa en el SMU organizada por Cátedra de Pediatría para el lanzamiento de Actividad Promoción y Prevención en niños que se realizó posteriormente en Cilindro Municipal.

29. Reunión con el Prof. Adj. Dr. Roberto Ventura Neuropsiquiatra y docente de la Facultad de Psicología para asesoramiento sobre el tema de exámenes psicológicos en carne de salud para las licencias de conducir.

30. Reunión con representantes de SAS de Paso de la Arena CCZ 11, Entre Vecinos del CCZ 16 y Barrio Sur CCZ 1, dependientes de División Salud de la IMM dirigido por Dra. Lilian Etchebarne para trabajo en comunidad.

31. Participación del Encuentro sobre “Educación Vial y Medios de comunicación”.

32. Reunión con Sr. Roberto Sánchez en representación de la Fundación CME para charlas a automotoras.

33. Participación en Curso del INTRAS, PORTO SEGURO e ISEV en IMM.

34. Se solicitó reunión con Decano de Psicología por temario para 2009.

35. Recordatorio del “Día mundial de las victimas del Tránsito”.

36. Entrevistas con familiares de victimas del tránsito en 3 oportunidades.

37. Participación activa en el “I Seminario de Seguridad Vial del MERCOSUR”.

38. Participación en taller con Kate Mcmahon y seminario “Hacer realidad la Seguridad Vial”.

39. Inauguración de ULOSEV en Paso de los Toros, presentación de UDESEV en Tacuarembó y en Melo presentación del proyecto Transitando por la vida en conjunto con representante de OPS.

40. Coordinación y reunión con representantes de Gestión de Discapacidad de la IMM para la actualización y corrección del tema para el otorgamiento de licencias de conducir y adaptación de automóviles para discapacitados.

41. Se mantienen reuniones con representantes de UDELAR, RAP Y UNASEV preparatorias para la reforma de la educación, incluir una materia optativa sobre Educación Vial en la carrera de Medicina.

42. Participación en entrevistas radiales, televisivas y prensa escrita.

ACTIVIDADES AL 22 DE JUNIO 2009 Y PROYECCIONES

1. Coordinación con la Facultad de Medicina y con la Facultad de Psicología en el tema de Medicina y Psicología del Tránsito con cursos de capacitación a estudiantes y postgrados.

2. De acuerdo al Acuerdo Marco firmado en 2008 con la UDELAR, MSP, Facultad de Medicina y UNASEV, se está coordinando para firmar un convenio con el Área de Extensión Universitaria la ampliación del tema de Seguridad Vial a otras universidades.

3. Se completó la Unificación de criterios para el examen psicofísico a nivel nacional para la obtención de las licencias de conducir, preparatoria para la obtención de la licencia por puntos.

4. Se presentó a la Comisión Directiva el Proyecto del 1er. Baremo Nacional para indemnizar a los damnificados de los siniestros de tránsito, a solicitud de la Comisión Interinstitucional sobre Reglamentación del Seguro Obligatorio que mide las discapacidades secuelares y su valoración numérica, inexistente hasta este momento en el país.

5. Se está en coordinación con los diferentes actores interinstitucionales quienes llevan a cabo los registros correspondientes para optimizar los sistemas de vigilancia epidemiológica y en cuanto esté terminado el software correspondiente por parte de la Facultad de Ingeniería se estará en condiciones de lanzar la Base de Datos que reúna a todas las instituciones bajo el registro nacional de datos de lesionados y fallecidos, de acuerdo al mandato de la Ley 18.191. Esto nos permitirá que se utilicen los recursos adecuadamente y nos orientará la planificación y la toma de decisiones en materia de seguridad vial.

6. Desarrollo progresivo de la coordinación dentro del sector salud mediante la Promoción y Prevención Primaria, desarrollando una cultura de la seguridad vial a nivel de APS. Se inició el 1er. Curso de abordaje de la Enfermedad Traumática y los factores de riesgos en APS a la FEMI en coordinación con MSP, el cual se extenderá a nivel de ASSE.

7. Se coordinó, organizó e inició la capacitación a los Inspectores de Tránsito de la IMC, en conjunto con las otras cámaras de la UNASEV.

8. Se realizó un relevamiento de las asociaciones de víctimas en el país y de los países sudamericanos y se organizó una actividad que reúna a todos los representantes de las mismas, el que se postergó para la Semana de la Seguridad Vial.

9. Se mantuvieron reuniones con OPS preparatoria para la sensibilización y capacitación a las UDESEV/ULOSEV y se realizaron ya dos actividades en regionales 3 y 5 del país.

10. Se mantuvieron reuniones con el representante del BID en varias oportunidades lográndose un amplio esquema de trabajo para la Cámara de Medicina y Psicología del Tránsito en todas sus áreas.

Anexo 5

Trabajo realizado por Secretaría General del Interior y Gestión de Proyecto

Trabajo con las UDESEV (Unidades Departamentales de Seguridad Vial) y ULOSEV (Unidades Locales de Seguridad Vial).
No se incluyen consultas y aportes puntuales (materiales, asesoramientos de forma no presencial).
Tampoco se incluyen reuniones en el local de la UNASEV con actores locales.
No se incluyen apoyos puntuales a distintos proyectos que no hayan implicado desplazamientos fuera del local de la UNASEV (georreferenciación, víctimas de siniestros de tránsito, certificaciones, material gráfico).

Artigas

- 22 de junio de 2009. Actividad con la ULOSEV de Bella Unión y la Junta Local. Asesoramiento en temas de Ingeniería e intercambio ULOSEV – UNASEV. En coordinación con la UDESEV de Artigas. 14 participantes.

Cerro Largo

- 22 y 23 de abril. Encuentro de la Regional 3 (Cerro Largo, Tacuarembó y Rivera). 60 participantes.
- 25 de junio: Aceguá. Actividad binacional. Hacia la formación de una ULOSEV binacional.

Tacuarembó

- 3 de abril de 2009. Visita a la UDESEV de Tacuarembó, con participación de integrantes de la ULOSEV de Paso de los Toros.
- 22 y 23 de abril de 2009 Encuentro de la Regional 3 (Cerro Largo, Tacuarembó y Rivera). 60 participantes. De la UDESEV de Tacuarembó participaron 6 integrantes, y 2 de la ULOSEV de Paso de los Toros.
- 27 de mayo de 2009. Evento médico. UDESEV Tbó ULOSEV P de los Toros. Aplicación normativa legal. Organiza UDESEV de Tacuarembó: 4 expositores, Público: 40 personas (incluidos integrantes de las UDESEV de Cerro Largo y Rivera).

Rivera

- 2 de abril de 2009. Visita a la UDESEV de Rivera. 7 participantes.
- 23 de mayo de 2009. Evento de Rotarios. Exposición sobre Enfermedad traumática en Uruguay.

Florida

- 6 de mayo de 2009. Reunión con la UDESEV de Florida. 17 integrantes.
- 25 de mayo de 2009. Evento con UDESEV de Florida: presentación y reconocimiento de la UNASEV a liceales por su trabajo “Alcohol y Conducción”.
- 29 y 30 de mayo de 2009. UDESEV de Florida: 25 participantes. UDESEV de Canelones: 8 participantes. ULOSEV de Pando: 2 participantes. UDESEV de San José (en formación): 5 participantes.

San José

- 8 de mayo de 2009. Reunión con la UDESEV de San José (en formación): 6 integrantes.
- 29 y 30 de mayo de 2009. Participación de la UDESEV de San José (en formación) en el Encuentro de la Regional 5, en Florida: 5 participantes.

Canelones

- 15 de mayo de 2009. Reunión con la UDESEV de Canelones. 4 integrantes.
- 29 y 30 de mayo de 2009. Participación de la UDESEV de Canelones (8 participantes) y la ULOSEV de Pando (2 participantes) en el Encuentro de la Regional 5, en Florida.
- 2 de julio de 2009: Reunión en Canelones con la UDESEV y otros actores por Proyecto Piloto de Georreferenciación de Siniestros de Tránsito. 10 participantes de la UDESEV y otros de Canelones (Jefatura de Policía).

Colonia

- 29 de junio de 2009: Visitas a la UDESEV (en formación) de Colonia. 15 participantes y a la ULOSEV de Juan Lacaze (2 participantes).
- 30 de junio de 2009: Visitas a las ULOSEV de Carmelo (10 participantes), Nueva Palmira (en formación, 11 participantes) y Ombúes de Lavalle (7 integrantes).
- 1 de julio de 2009. Visita a la ULOSEV de Rosario (5 participantes) y de Nueva Helvecia (9 participantes). Esta última reunión incluye a un participante de Colonia Valdense, que está impulsando una ULOSEV en dicha localidad.

Treinta y Tres

- 22 de mayo de 2009: Actividad en Treinta y Tres. Trabajo con niños de la Escuela N° 65 – Programa "Transitando por la Vida", creado en Cerro Largo - y Directores de Escuelas de Enseñanza Primaria. La organización estuvo a cargo del Inspector Departamental de Primaria, la Inspectora Zonal, la Directora de la Escuela Nº 65, el Club de Rotarios de Treinta y Tres y la UDESEV de Cerro Largo.

Anexo 6

La importancia de una Base de Datos de Siniestralidad Vial

La inclusión en la Ley, de los artículos referidos a la unificación deregistros y bases de datos de siniestralidad vial no es casual.

Ya la Ley 16.585 del año 1994 establecía la necesidad de contar con datos centralizados, nacionales y confiables en la materia.
Las Leyes 18.113 y 18.191 no hacen más que encomendarnos la efectiva realización de esa tarea.

Existen en nuestro país diversas fuentes de datos -por lo general- con escasa coordinación e integración, que permiten contar con ese registro unificado. Son por lo tanto, datos parciales que reflejan áreas específicas de acción de las diversas Instituciones actuantes. De igual forma, los registros aportan cifras que permiten identificar –aunque más no sea parcialmente- un momento de nuestra realidad.
Esas cifras y datos, en algunos casos no coincidentes o con existencia de subregistro, no las invalidan como instrumento de análisis, si nos posicionamos ante ellos con el mayor rigor científico. Las cifras y datos poco sirven si no se acompañan de un análisis epidemiológico que permita mostrarnos con la mayor certeza posible nuestra realidad.

Si bien hoy nos encontramos en la prioritaria tarea de construir un **Observatorio Nacional de Datos**, ello no impide utilizar las bases de datos existentes, analizarlas y evaluar indicadores parciales de siniestralidad.

La única forma de evitar la confusión y diversas interpretaciones sobre un mismo fenómeno, es analizarlo en el contexto de las limitaciones señaladas y una vez estudiados y evaluados todos estos aspectos, resulta imprescindible difundirlos a nuestra comunidad.

La utilización de cifras sin un necesario análisis no sólo no tiene sentido sino que confunde y lo que es peor, no permite establecer las necesarias medidas correctivas.

En UNASEV estamos conformando un grupo de trabajo de expertos en datos, provenientes de aquellas Instituciones que registran los incidentes vinculados al tránsito.

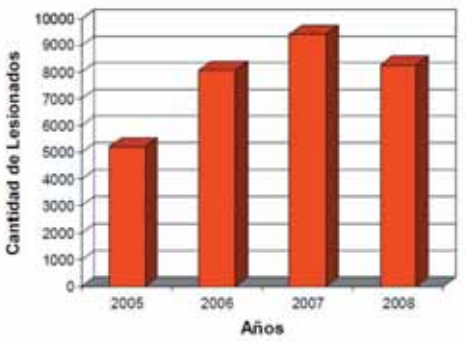
Contará con la participación del Ministerio de Salud Pública, el Instituto Técnico Forense, Policía Caminera, Policía Técnica, Policía de Tránsito, el Observatorio de Criminalidad y Violencia del Ministerio del Interior y el Instituto Nacional de Estadísticas.

Hemos conseguido además, el asesoramiento de la Organización Panamericana de la Salud, de la Secretaría General Iberoamericana, Dirección General de Tráfico de España, Banco Interamericano de Desarrollo y nos encontramos en la tarea de construcción, del Observatorio Nacional de Datos de Siniestralidad Vial.

Como dijimos –paralelamente- analizamos las cifras que desde esas Instituciones se nos proporcionan, a los efectos de buscar algunos indicadores.

Hemos insistido desde UNASEV, que los resultados de las Políticas de Seguridad Vial deben medirse en períodos de tiempo, de por lo menos cinco años en base a datos confiables centralizados. Esto está avalado por la experiencia y recomendaciones internacionales.

No obstante, es recomendable mostrar indicadores que surjan del análisis y vigilancia epidemiológica, máxime tomando en cuenta que los datos se difunden sin un adecuado análisis.



Fuente: Epidemiología MSP

En el **gráfico N° 1** se exponen las cifras totales de lesionados en siniestros de tránsito de todo el país durante el período 2005 a 2008, registrados por el Departamento de Epidemiología del Ministerio de Salud Pública.

¿Como interpretar estos datos?

Es posible apreciar un descenso en el número total de lesionados en el año 2008.

Si la tendencia de los años 2005 a 2007 hubiese continuado, en el año 2008 se habrían registrado unos 2.000 uruguayos lesionados más que los que muestra la columna.

Si bien es cierto que pudiera existir un sub-registro importante de lesionados, el mismo habría estado presente en forma constante durante el período analizado y existe la presunción de que si el mismo no existiera, las columnas tendrían un incremento proporcional.

Otra hipótesis de análisis podría ser que se mejoró la calidad de recolección de datos y ello explicaría las diferencias entre el año 2005 y a partir de 2006. No hubo factores activos de actuación en el registro de lesividad vial en este período por lo que no adjudicamos mayor peso a este elemento.

Por lo tanto es posible estimar, con las limitaciones anteriormente expuestas, que existe la presunción altamente probable de un descenso en la cantidad de lesionados en siniestros de tránsito, en el año 2008.

En el gráfico N° 2 se exponen las cifras totales de fallecidos en rutas nacionales -en igual período de tiempo- registradas por la Policía Caminera.

¿Como interpretar estos datos?

La cifras absolutas de fallecidos en rutas nacionales se mantiene dentro de un margen que ha oscilado entre 140 y 180.

En el año 2006 se ha registrado el mayor número de víctimas mortales.

En el año 2008 se experimentó un incremento de la cantidad absoluta de fallecidos en comparación al año 2007 pero que no superan el pico del 2006 máximo en el período analizado.

Ello nos indica la necesidad de profundizar acciones en nuestras rutas nacionales para interrumpir y descender esa tendencia.

En el gráfico N° 3 se exponen las cifras totales de fallecidos en Montevideo -en igual período de tiempo- registradas por la Policía de Tránsito y Técnica.

¿Como interpretar estos datos?

La cifras de fallecidos en Montevideo muestran que el incremento registrado a partir de 2007 no se verifica en el año 2008 alcanzándose una meseta e inclusive descendiendo la cantidad de víctimas mortales.

Conclusiones:

Los datos expuestos -analizados parcialmente y en forma fraccionada- permiten afirmar en términos generales que las tendencias registradas en los últimos años, que mostraban un constante incremento en la siniestralidad y sus consecuencias en términos de víctimas, parece haber alcanzado una meseta.

Es decir, existe alta probabilidad de que la realidad mostrada a través de estos datos parciales y con las limitaciones de análisis expuestas, nos estén revelando resultados que serían los esperables para las acciones desarrolladas en todo el país.

Este aspecto si bien puede ser tomado como indicador positivo, para nada debe considerarse como suficiente en una estrategia de Seguridad Vial.

Debe ser sí, una reafirmación de algunas definiciones adoptadas no sólo en el cumplimiento de las normas indicadas en las Leyes de reciente aprobación sino y fundamentalmente, en el trabajo coordinado a nivel nacional.

Es el resultado del compromiso asumido por las Instituciones públicas y privadas, las Intendencias, las Unidades Departamentales y Locales de Seguridad Vial, las Fundaciones, Organizaciones No Gubernamentales, Asociaciones de Familiares Víctimas de Siniestros de Tránsito y tantas personas que en todo el país desarrollan acciones por la seguridad vial.

En materia de Seguridad Vial consideramos que casi todo nos queda por hacer pero existe en todos, la plena convicción de que es posible hacerlo, que la inmensa mayoría de nuestro pueblo entiende la importancia de las normas, que la mayoría está dispuesta a ayudar y ayudarnos a seguir salvando vidas.

De eso se trata y en ese camino estamos.

Dr. Gerardo Barrios Presidente de UNASEV	Sr. Omar Rodriguez Director de UNASEV	Esc. Alejandro Draper Director de UNASEV

Anexo 7

Ley Nº 18.412
RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CORPORALES CAUSADOS A TERCEROS POR DETERMINADOS VEHÍCULOS DE CIRCULACIÓN TERRESTRE Y MAQUINARIAS
ESTABLECIMIENTO DE UN SEGURO OBLIGATORIO

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:
Artículo 1º. (Creación).- Créase un seguro obligatorio que cubra los daños que sufran terceras personas como consecuencia de accidente causado por vehículos automotores y acoplados remolcados.
Prohíbese la circulación de dichos vehículos que carezcan de la cobertura del seguro referido.

Artículo 2º. (Definición de accidente).- A los efectos de esta ley, accidente es todo hecho del cual resulta un daño personal, de lesión o muerte, sufrido por un tercero, determinado en forma cierta, aun en los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 3º. (Automotores excluidos).- Están excluidos de la aplicación del artículo 1º de la presente ley:
A) Los automotores que circulen sobre rieles.

B) Los automotores utilizados exclusivamente en el interior de establecimientos industriales, comerciales, agropecuarios, de playas ferroviarias o de cualquier otro lugar al que no tenga acceso el público.
C) Los vehículos que se encuentren en depósito judicial.
D) En general, todo vehículo no utilizado para la circulación vial.
Artículo 4º. (Vehículos matriculados en el extranjero).- Los vehículos matriculados en países extranjeros o ingresados en régimen de admisión temporaria, están igualmente sujetos a las obligaciones de esta ley, sin perjuicio de los convenios internacionales celebrados por la República.

Artículo 5º. (Efectos del seguro).- La póliza comprenderá los siniestros que puedan ser causados por partes desprendidas del vehículo o por las cosas transportadas en él o por él.

Artículo 6º. (Exclusiones).- No se considerarán terceros a los efectos de esta ley:
A) El propietario del vehículo, el tomador del seguro y el conductor, así como el cónyuge o concubino y los ascendientes o descendientes por consanguinidad o afinidad o por adopción y los parientes colaterales hasta el segundo grado de cualquiera de ellos, respecto del seguro del mismo vehículo.
B) Los dependientes a cualquier título del propietario, tomador del seguro o conductor, cuando se encuentren en el mismo vehículo, desempeñando tareas que tengan otra cobertura de seguro.
C) Las personas transportadas en el vehículo a título oneroso que tengan otra cobertura de seguro.
D) Los ocupantes de vehículos hurtados, salvo que probaren el desconocimiento de dicha circunstancia o no hubiera mediado voluntad en ocupar el vehículo.
E) La víctima o sus causahabientes, cuando haya mediado dolo de su parte para la producción de las lesiones o la muerte.

Artículo 7º. (Titular del seguro).- El titular del seguro será, indistintamente, el propietario, el usuario o quien tenga la guarda material del vehículo. La póliza hará referencia a la calidad del contratante.
El cambio de titular del seguro importará la cesión del contrato. El cesionario estará sujeto a iguales obligaciones que el cedente.

Artículo 8º. (Límites del seguro).- El seguro obligatorio tendrá una cobertura máxima de 150.000 UI (ciento cincuenta mil unidades indexadas), por vehículo asegurado y por accidente, durante el primer año de la vigencia de la presente ley. Dicho límite máximo se aumentará a 200.000 UI (doscientas mil unidades indexadas), durante el segundo año, y a 250.000 UI (doscientas cincuenta mil unidades indexadas), a partir del tercer año.

Las lesiones se indemnizarán según porcentajes determinados sobre el total asegurado.
La incapacidad total y permanente, de acuerdo con el dictamen médico, podrá alcanzar una indemnización del 100% (cien por ciento) del capital asegurado, equivalente al del caso de muerte.

Si de un mismo accidente resultaren varios damnificados, la indemnización correspondiente a cada uno de ellos se ajustará proporcionalmente al monto asegurado, sin que se pueda exceder el límite de éste.

Artículo 9º. (Inalterabilidad de la suma asegurada).- El pago de las indemnizaciones con cargo a una póliza no implicará reducción de la suma asegurada ni modificará la prima pagada.

Las entidades aseguradoras darán cuenta a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros cuando consideren el caso de un riesgo agravado en razón de la siniestralidad y podrán aumentar la prima a la renovación del seguro.

Artículo 10. (Condiciones y primas de referencia).- Las entidades aseguradoras informarán a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros las condiciones y primas de referencia que seguirán en función de cada categoría de vehículos, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley Nº 16.426, de 14 de octubre de 1993, y por el Decreto Nº 354/994, de 17 de agosto de 1994.

Artículo 11. (Libertad de contratación).- Las entidades aseguradoras autorizadas en la rama de automóviles deberán operar el seguro obligatorio.

El obligado o quien tenga interés en el seguro tendrá libertad de contratación entre las distintas entidades aseguradoras. Éstas emitirán la póliza solicitada y el certificado, previo pago de la prima correspondiente.

Las entidades aseguradoras no podrán negar la cobertura salvo cuando el vehículo no reúna las condiciones de asegurabilidad establecidas por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros.

Simultáneamente a la emisión del certificado se entregará al asegurado un distintivo visible para colocar en el vehículo que lo identifique como habiendo cumplido con el seguro obligatorio.

Artículo 12. (Procedimiento obligatorio).- El solicitante o sus causahabientes deberán presentar el reclamo directamente ante la entidad aseguradora, acreditan-

do su derecho y el daño, acompañando los elementos de prueba de que dispone para justificarlos.
Recibido el reclamo, la entidad lo procesará y dará respuesta a los reclamantes en un plazo no mayor de treinta días hábiles.

Transcurrido el término o en caso de denegatoria, quedará expedita a los interesados la vía judicial.

El solicitante deberá someterse a la verificación de las lesiones, así como permitir las diligencias que disponga la entidad aseguradora para calificar el reclamo solicitado, sin perjuicio de la presentación de los informes elaborados a su solicitud.

Artículo 13. (Vía judicial).- Para exigir el cumplimiento de la acción indemnizatoria en vía judicial, los titulares mencionados en el inciso primero del Artículo 12 de la presente ley, tendrán acción directa contra el asegurador del vehículo que ha producido el daño, no pudiendo excederse del límite del seguro obligatorio.

Para esta acción se seguirá el procedimiento indicado por los Artículos 346 y siguientes del Código General del Proceso.

Artículo 14. (Prescripción).- El plazo de prescripción de esta acción es de dos años a contar desde el hecho generador del perjuicio. Dicho plazo se interrumpirá por las causas establecidas en el derecho común.

Artículo 15. (Inoponibilidad de excepciones).- El asegurador no podrá oponer al accionante las excepciones que tenga contra el asegurado en virtud del contrato de seguro, ni las que provengan de caso fortuito o fuerza mayor, o hecho de terceros, sin perjuicio de las exclusiones dispuestas por el Artículo 6º de la presente ley.

Artículo 16. (Acción de repetición).- Las entidades aseguradoras podrán repetir contra el propietario del vehículo o contra el tomador del seguro, las cantidades pagadas a los reclamantes cuando:
A) Los contratantes hubieran incumplido sus obligaciones establecidas en la póliza.
B) El vehículo no tuviera seguro en vigencia.
C) El daño se produjera mediando dolo del propietario, usuario, o conductor, o por culpa grave en el mantenimiento del vehículo.
D) Se haya modificado el destino de uso del vehículo de modo que constituya un agravamiento del riesgo.

Artículo 17. (Procedimiento para la acción de repetición).- Para la acción de repetición se aplicará el procedimiento extraordinario previsto por los artículos 346 y siguientes del Código General del Proceso.

Si el asegurador solicitara medidas cautelares según los Artículos 311 y siguientes del mismo Código, probada sumariamente la existencia de su derecho, serán decretadas sin más trámite por el Tribunal.

La prestación de contracautela no será exigida al asegurador en este caso.

Artículo 18. (Subrogación).- Por el solo pago de la indemnización y hasta dicho monto, la entidad aseguradora queda subrogada en los derechos de la persona indemnizada contra el tercero responsable del daño.

Artículo 19. (Coberturas especiales).- Los damnificados o sus causahabientes serán indemnizados por el procedimiento de los Artículos siguientes, cuando los daños sean producidos por:
A) Un vehículo no identificado.
B) Un vehículo carente de seguro obligatorio.
C) Un vehículo hurtado u obtenido con violencia.

Artículo 20. (Creación del Fondo de Indemnización).- Créase un Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales, el cual será administrado por la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

Dicho Fondo se hará cargo parcialmente de las coberturas especiales previstas en el Artículo anterior, en las siguientes proporciones:
A) Durante el primer año de vigencia de la presente ley, el Fondo abonará los dos tercios de las sumas correspondientes a las coberturas especiales siendo el restante tercio de cargo de la entidad aseguradora designada conforme al procedimiento del Artículo 22 de la presente ley.
B) Durante el segundo año, el Fondo abonará un tercio de las sumas correspondientes a coberturas especiales siendo los restantes dos tercios de cargo de la entidad aseguradora designada conforme al procedimiento del Artículo 22 de la presente ley.
C) A partir del tercer año, la totalidad de las sumas a abonar por coberturas especiales serán de cargo de la entidad aseguradora designada, conforme al procedimiento del Artículo 22 de la presente ley.

Artículo 21. (Recursos del Fondo).- Al mencionado Fondo se destinará la totalidad de los recursos provenientes de las multas percibidas en virtud de las sanciones a que refiere la presente ley.

Los recursos precitados que no se utilicen en el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Artículo 20 de la presente ley, se constituirán en recursos extrapresupuestales de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (literal K) del Artículo 6º de la Ley Nº 18.113, de 18 de abril de 2007).

Artículo 22. (Procedimiento en los reclamos).- La Superintendencia de Seguros y Reaseguros indicará el nombre y domicilio de la entidad aseguradora que procesará el reclamo en cada caso. A tal efecto operará en la misma un Centro de Distribución de dichos reclamos. Para la adjudicación del reclamo entre las entidades aseguradoras, éstas informarán, al 31 de diciembre de cada año a la Superintendencia de
Seguros y Reaseguros la cantidad de contratos de seguro obligatorio celebrados con posterioridad a la vigencia de la presente ley. Con esta información la Superintendencia de Seguros y Reaseguros determinará la cantidad proporcional de reclamos que le corresponderá atender a cada entidad aseguradora durante el año siguiente.
Tanto los reclamos pagados con su correspondiente cuantía como los denegados serán informados mensualmente a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros.
Al finalizar cada ejercicio la Superintendencia de Seguros y Reaseguros comunicará a las entidades aseguradoras las compensaciones recíprocas que deberán realizar a los efectos de que los montos indemnizados guarden debida relación con los reclamos atendidos.

Las compensaciones recíprocas serán obligatorias para las entidades aseguradoras.
Si se procediera judicialmente según el Artículo 13 de la presente ley, la acción deberá dirigirse contra la misma empresa aseguradora indicada por el Centro de Distribución.
Esta disposición comenzará a regir a partir de los ciento ochenta días de la entrada en vigencia de esta ley.

Artículo 23. (Seguro de automóvil con cobertura de mayor cuantía).- Si el vehículo comprendido en las disposiciones de esta ley estuviera amparado por un seguro que cubriera la responsabilidad civil del obligado en mayor cuantía que el seguro obligatorio, se considerará cumplida la exigencia del Artículo 1º de la presente ley.
En estos casos tanto la entidad aseguradora, como el asegurado, tomador del seguro o conductor, estarán sujetos a las disposiciones del seguro obligatorio dentro de los límites previstos por éste.

Artículo 24. (Daños no cubiertos por el seguro obligatorio).- El derecho de los damnificados de acuerdo a esta ley, no afecta el que pueda corresponderles por mayor indemnización según el derecho común.
Las reclamaciones amparadas y los fallos judiciales que se dictaren en aplicación del seguro obligatorio, no constituirán precedentes para las acciones que se deduzcan según el derecho común.
Las indemnizaciones pagadas con cargo a las pólizas de seguro obligatorio o hasta su límite, en el caso del Artículo 23 de la presente ley, serán descontadas de las cantidades resarcidas posteriormente por mayor cuantía, por los mismos daños.

Artículo 25. (Infracciones y sanciones).- El Ministerio del Interior procederá al secuestro de todo vehículo automotor que circule sin seguro obligatorio, y dispondrá su depósito a cargo del propietario, poseedor o guardador de hecho del mismo.
No obstante, la autoridad competente podrá autorizar por única vez su desplazamiento precario estableciendo las condiciones para ello.
Se le aplicará, además, una multa equivalente al importe promedio del costo del seguro referido del mercado en esta ley, cuyo destino será el Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales a que refiere el Artículo 20 de la presente ley.
Una vez acreditada ante la autoridad pública interviniente la contratación del seguro, procederá la recuperación del vehículo secuestrado y depositado.
Las Intendencias Municipales cuando comprueben la circulación de vehículos que carezcan del seguro obligatorio, deberán denunciarlo ante el Ministerio del Interior a los efectos dispuestos por el presente Artículo.

Artículo 26. (Control de infractores).- El Ministerio del Interior y las Intendencias Municipales efectuarán el control del cumplimiento de esta ley. En el caso de accidentes de tránsito con lesionados el control del Ministerio del Interior será preceptivo, debiendo aplicarse las sanciones previstas en el Artículo anterior.

Artículo 27. (Contralor).- Sin el previo control de la vigencia del seguro que se crea por esta ley:
A) Los Registros Públicos no podrán inscribir títulos de propiedad, contratos de prendas u otros documentos que afecten la titularidad de los vehículos automotores.
B) Los Municipios no podrán realizar transferencias municipales, cesiones, empadronamientos, reempadronamientos, cambios de motor o chasis, otorgar certificados de libre de deuda y antecedentes.

Artículo 28. (Oficinas competentes).- Las oficinas competentes, previstas en el Artículo 26 de la presente ley, deberán controlar que los vehículos se encuen-

tren asegurados a partir de la vigencia de esta ley. Transcurridos tres años de dicha fecha, deberá efectuarse el contralor de la vigencia del seguro durante los tres años anteriores al trámite que se pretenda efectuar. Para el caso de vehículos nuevos o
de antigüedad menor a dicho lapso, deberá controlarse la vigencia del seguro desde el empadronamiento original.
De no poderse acreditar por parte del interesado, la existencia del seguro obligatorio previsto en la presente ley durante el plazo referido en este Artículo, se podrá proceder a la realización del trámite de que se trate mediante el pago de una multa equivalente al importe promedio del costo de mercado del seguro referido en esta ley.

Artículo 29. (Vehículos oficiales).- Los vehículos automotores de propiedad del Estado están comprendidos en la obligatoriedad de asegurar de acuerdo con lo establecido por esta ley.
Los seguros serán contratados según el Artículo 1º de la Ley Nº 16.426, de 14 de octubre de 1993.
Los damnificados por vehículos oficiales tendrán acción directa contra el Banco de Seguros del Estado en la forma y condiciones previstas en los Artículos anteriores.

Artículo 30. (Declaración de orden público).- Las disposiciones de la presente ley son de orden público.

Artículo 31. (Vigencia).- Esta ley entrará en vigencia a los ciento ochenta días de su promulgación.

Artículo 32. (Reglamentación).- El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley en un plazo de ciento cincuenta días a partir de su promulgación.

Anexo 8

Decreto 381/009 (reglamentación de la ley 18412)

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
Montevideo, 18 AGO.2009

VISTO: la Ley Nº 18.412, de 17 de noviembre de 2008, de "Responsabilidad civil por daños corporales causados a terceros por determinados vehículos de circulación terrestre y maquinarias. Establecimiento de un Seguro Obligatorio", por la que se aprobó el seguro obligatorio que cubre los daños que sufran terceras personas como consecuencia de accidentes causados por vehículos automotores y acoplados remolcados.-

RESULTANDO: **I)** que el artículo 44 de la ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007, del "Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional" establece "Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito, deberán ser objeto de un contrato de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros con la cobertura que determine la ley, que lo declarara obligatorio".-

II) que la Ley Nº 18.412 comete al Poder Ejecutivo su reglamentación dentro del plazo de 150 días a partir de su promulgación.-

III) que la Ley Nº 18.491, de 22 de mayo de 2009, prorrogó la entrada en vigencia de la Ley Nº 18.412, hasta el 19 de agosto de 2009.-

CONSIDERANDO: **I)** que resulta indispensable establecer los mecanismos adecuados para el cumplimiento de la Ley Nº 18.412, requiriendo para ello que se reglamenten claramente los procedimientos de contralor y fiscalización previstos en la misma, en procura de un eficaz funcionamiento de dicha Ley.-

II) que a los efectos de la aplicación gradual de la obligación legal, contemplando la composición del parque automotor, especialmente en el interior de la República, las empresas aseguradoras han manifestado a las autoridades competentes su disposición a asegurar a costo cero, por un lapso de tres años, a las motos de menos de 70 centímetros cúbicos, que hubieran sido empadronadas con anterioridad al inicio de la vigencia de la Ley que se reglamenta, considerándolas como vehículos asegurados en caso de siniestro de tránsito, no estando alcanzados por lo tanto por lo dispuesto en el artículo 19º de la Ley que se reglamenta.

ATENTO: a lo expuesto y a lo dispuesto por el artículo 168º ordinal 4˚ de la Constitución de la República.-

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA D E C R E T A:

ARTÍCULO 1˚.- (Definiciones)- A los efectos de la Ley Nº 18.412, de 17 de noviembre de 2008, se entiende por vehículo automotor todo artefacto autopropulsado de libre operación y que circule por la vía pública, con el alcance del artículo 4˚ de la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007.-

Asimismo, a dichos efectos, se entiende por acoplado remolcado todo artefacto que no cuente con propulsión propia que circule por una vía pública remolcado por un vehículo automotor.-

Será exigible un seguro obligatorio para el vehículo automotor y otro para el acoplado remolcado.-

ARTÍCULO 2º .- (Concepto de tercero).- El concepto de tercero que sufre el daño, abarca únicamente a quien resulte directamente lesionado o fallecido como resultado del accidente definido en el artículo 2˚ de la Ley que se reglamenta, exceptuando las personas enumeradas en el artículo 6º de la referida Ley.-

ARTÍCULO 3º.- (Vehículos excluidos).- Los automotores excluidos de la obligación de contratar el seguro obligatorio en virtud del artículo 3º, literal B), de la Ley, quedarán incluidos en la obligación de contratar el seguro en caso que circulen en la vía pública o sean remolcados en ella.

ARTÍCULO 4º .- (Efectos del seguro).- Los acoplados remolcados definidos en el inciso segundo del artículo 1º del presente Decreto no están comprendidos en la

previsión del artículo 5º de la Ley que se reglamenta, debiendo contar con cobertura independiente propia.-

ARTÍCULO 5º.- (Otros Seguros obligatorios).- En caso de que en virtud de la legislación vigente resulte obligatoria la contratación de otro seguro, éste prevalecerá sobre el seguro obligatorio estatuido por la Ley que se reglamenta. Se entiende por cobertura de otro seguro obligatorio, aquella otorgada por un seguro obligatorio establecido por leyes vigentes.-

ARTÍCULO 6º.- (Cesión del contrato de seguro).- El cambio de titular del seguro importará la cesión del contrato. Cuando se trate de un seguro de mayor cuantía lo que será objeto de la cesión será solamente la cobertura que corresponda al seguro obligatorio.-

ARTÍCULO 7º.- (Determinación de las lesiones e incapacidades).- A efectos de la determinación de las lesiones e incapacidades a indemnizar en virtud del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automotores, se recurrirá al Baremo de Clasificación y Valoración de Secuelas Psicofísicas que luce agregado en Anexo I.-

ARTÍCULO 8º.- (Condiciones de asegurabilidad).- Las condiciones de asegurabilidad a que refiere el artículo 11 de la Ley que se reglamenta serán las que establezca la Superintendencia de Servicios Financieros.-

ARTÍCULO 9º.- (Certificado y Distintivo).-El certificado a que refiere el artículo 11º de la Ley que se reglamenta contendrá, como mínimo, la siguiente información:

- el título Certificado de Seguro Obligatorio Automotores.
- la referencia a la Ley Nº 18.412.
- Número de Póliza de Seguro Obligatorio Automotores.
- Nombre de la Entidad Aseguradora.
- Nombre del titular.
- R.U.T. o Cédula de Identidad del titular.
- Vigencia del Seguro Obligatorio.
- Matrícula del vehículo asegurado.
- Tipo de vehículo.
- Marca del vehículo.
- Modelo del vehículo.
- Número de Chasis.
- Una breve descripción de la Cobertura del Seguro Obligatorio Automotor, especificando que es el vehículo el que está asegurado, con los límites y condiciones establecidos por la Ley Nº 18.412 y la correspondiente Póliza de Seguro Obligatorio Automotores.
- Firma del responsable.

A los efectos identificatorios, los vehículos asegurados deberán lucir un distintivo en el ángulo superior derecho del parabrisa, o, si no poseen este elemento, un

lugar visible de la carrocería, el cual será uniforme para todas las compañías aseguradoras, y en el cual figurará la cobertura y el nombre de la compañía.-
La existencia del distintivo no eximirá de la obligación de portar el certificado en el vehículo y exhibirlo ante requerimiento de la autoridad competente.-

ARTÍCULO 10˚.- (Documentación a adjuntar al reclamo).- A efectos de la recepción del reclamo del siniestro, el damnificado o sus causahabientes deberán adjuntar al mismo la siguiente documentación mínima:
parte policial;
certificado emitido por el médico que atendió al siniestrado en el lugar del accidente, con descripción de las consecuencias lesivas del accidente, y certificado emitido por el médico tratante del centro de atención al cual se derivó al accidentado. En este último caso el certificado deberá describir en detalle el daño causado al paciente a consecuencia del accidente;
en caso de corresponder, certificado de resultancias de los autos sucesorios o certificado notarial que acredite que los reclamantes son los únicos causahabientes de la víctima;
declaración jurada de que el damnificado no es un sujeto excluido según lo establecido en el artículo 6 de la Ley que se reglamenta;
en caso de corresponder, documentación que acredite la representación legal o convencional del damnificado o sus causahabientes.

Sin perjuicio de toda otra documentación que la compañía aseguradora estime necesaria, el plazo de 30 días establecido en el inciso segundo del artículo 12º de la Ley que se reglamenta, comenzará a computarse a partir del día de la recepción del reclamo con los documentos mínimos antes detallados.-

ARTÍCULO 11˚. - (Acción de repetición).- Las entidades aseguradoras podrán repetir contra el propietario del vehículo o contra el tomador del seguro, las cantidades pagadas a los reclamantes cuando:
Los contratantes hubieran incumplido sus obligaciones establecidas en la póliza.
El vehículo no tuviera seguro en vigencia, ya sea porque nunca fue contratado, o porque habiéndose contratado luego no fue renovado. En este caso, a los efectos del artículo 19º de la Ley, se le considerará vehículo carente de seguro obligatorio.
El daño se produjera mediando dolo del propietario, usuario, conductor, o por culpa grave en el mantenimiento del vehículo.
Se haya modificado el destino de uso del vehículo de modo que constituya un agravamiento de riesgo.

ARTÍCULO 12˚.- (Coberturas especiales).-Los damnificados o sus causahabientes serán indemnizados por el procedimiento de los artículos siguientes, cuando los daños sean producidos por:
Un vehículo no identificado.
Un vehículo carente de seguro obligatorio al momento de ocurrencia del accidente.
Un vehículo hurtado u obtenido con violencia.

Serán aplicables a estas coberturas especiales los límites de cobertura previstos en el artículo 8º de la Ley que se reglamenta y el plazo de prescripción estipulado en el artículo 14º de la misma Ley.

ARTÍCULO 13°.- (Acción de repetición en casos de coberturas especiales).- En los casos previstos como coberturas especiales (artículo 19 de la Ley), la entidad aseguradora que fuera designada para procesar el reclamo de los damnificados, estará legitimada para repetir la totalidad de las indemnizaciones abonadas, contra el propietario del vehículo que protagonizó el accidente. La entidad aseguradora deberá restituir al Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales la cuotaparte de las sumas cobradas por este concepto, en la proporción indemnizada por el referido Fondo.-

ARTÍCULO 14°.- (Coberturas especiales).- Los casos de coberturas especiales previstos en el artículo 19º de la Ley que se reglamenta serán cubiertos a partir del sexto mes de entrada en vigencia de la Ley, en consonancia con lo estipulado en el párrafo final del artículo 22 de la Ley que se reglamenta.

A los efectos de la recepción del reclamo por parte de la Superintendencia de Servicios Financieros, el damnificado o sus causahabientes deberán adjuntar la documentación detallada en el artículo 10 del presente Decreto.

Para la adjudicación del reclamo entre las entidades aseguradoras, éstas informarán al 31 de diciembre de cada año a la Superintendencia de Servicios Financieros, la cantidad de contratos de seguro obligatorio por categoría de vehículos, celebrados con posterioridad a la vigencia de la Ley que se reglamenta.

La información sobre reclamos pagados con su correspondiente cuantía a que refiere el párrafo segundo del artículo 22 de la Ley corresponde a los montos brutos indemnizados sin considerar los recuperos a que refiere el artículo 13.-

ARTÍCULO 15°.- (Guinchado, traslado y depósito del vehículo).- El Ministerio del Interior, a los efectos de cumplir con el mandato que le confiere la Ley que se reglamenta, podrá realizar los convenios que estime pertinentes y necesarios con instituciones o empresas, públicas o privadas, que se dediquen al guinchado, traslado y depósito de vehículos automotores, o que se conformen a esos efectos.-

Dentro de los 180 días de vigencia de la presente reglamentación, el Ministerio del Interior deberá determinar cuales serán los lugares de depósito de los vehículos secuestrados conforme al párrafo primero del artículo 25º de la Ley que se reglamenta.

Vencido dicho plazo, de no haberse resuelto cuales serán los lugares de depósito, el Ministerio del Interior podrá utilizar las Seccionales Policiales a tales efectos, hasta nueva disposición al respecto.-

ARTÍCULO 16°.- (Secuestro del vehículo).- El Ministerio del Interior, de conformidad con el párrafo primero y segundo del artículo 25 de la Ley que se reglamenta, al proceder al secuestro del vehículo automotor que circule sin seguro obligatorio podrá nombrar al titular de dicho vehículo, al conductor o quien detente su guarda material o jurídica, como depositario del mismo, quien tendrá todas las obligaciones previstas en el Código Civil para éste.

El nombrado depositario deberá indicar en el acta que se labrará al momento del secuestro, la ubicación precisa del lugar donde dejará en depósito el vehículo automotor y el medio por el cual se trasladará el vehículo hasta el lugar de depósito. Dicha ubicación no podrá ser modificada por el nombrado depositario, salvo comunicación expresa y previa a la Autoridad que procedió al Secuestro, con una antelación mínima de 3 días hábiles, indicando el medio por el que se trasladará el vehículo.-

El Ministerio del Interior queda facultado para la realización de inspecciones cuando lo estime pertinente, a los efectos de corroborar la efectiva permanencia del vehículo automotor en el lugar designado como depósito.

En caso de hurto del vehículo depositado, el depositario deberá dar inmediata noticia a la Seccional Policial correspondiente, mientras no se produzca la misma seguirá recayendo sobre éste la responsabilidad que le corresponde por la calidad atribuida en el presente artículo.-

El titular del vehículo en infracción deberá contratar el seguro obligatorio previsto en la Ley que se reglamente dentro del plazo de 60 días. Finalizado dicho plazo, el Ministerio del Interior procederá al desapoderamiento efectivo del vehículo, el que será depositado en lugar que éste determine.

ARTÍCULO 17°.- (Desplazamiento del vehículo por única vez).- A efectos del párrafo segundo del artículo 25º de la Ley que se reglamenta, el desplazamiento del vehículo por una única vez solamente podrá autorizarse en situaciones en las que peligre la vida humana o la integridad física de las personas.

ARTÍCULO 18°.- (Importe promedio del seguro).- A efectos de la determinación de la multa a que refiere el párrafo tercero del artículo 25 de la Ley que se reglamenta, el importe promedio del costo del seguro será informado por la Superintendencia de Servicios Financieros con validez anual. Se entenderá por costo del seguro, la prima comercial del seguro obligatorio de cada categoría de vehículos.

ARTÍCULO 19°.- (Denuncia).- La denuncia de las Intendencias Municipales al Ministerio del Interior a que refiere el párrafo quinto del artículo 25º de la Ley que se reglamenta, deberá ser inmediata, sin mayores formalidades que la comunicación por parte del funcionario que compruebe la infracción al Ministerio del Interior.-

ARTÍCULO 20˚.- (Contralor y multa).- El contralor de vigencia del seguro obligatorio por parte de las oficinas competentes establecidas en el artículo 28 de la Ley que se reglamenta, resulta exigible a los organismos previstos en el artículo 27 de la Ley.-

La multa a cobrar de acuerdo a los párrafos tercero del artículo 25º y segundo del artículo 28 de la Ley que se reglamenta, será el importe promedio del costo de seguro obligatorio correspondiente a cada año en que se constate la carencia de seguro, con un máximo de tres años, actualizados de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumo (IPC) relevado por el Instituto Nacional de Estadística (INE).

ARTÍCULO 21.- (Contralor).- En concordancia con lo establecido por el artículo 27 de la Ley que se reglamenta, la Dirección Nacional de Policía Caminera y el Cuerpo de Policía de Tránsito, en los lugares donde los hubiera, no podrán expedir certificados de libre de multas de aquellos vehículos que no acrediten en forma precisa poseer vigente el seguro obligatorio previsto en la Ley, siendo de aplicación lo dispuesto en el artículo precedente.

ARTÍCULO 22º.- (Información estadística a cargo de la Superintendencia de Servicios Financieros).- La Superintendencia de Servicios Financieros llevará la información estadística necesaria para el cumplimiento de los cometidos que le asigna la Ley que se reglamenta, para lo cual podrá solicitar la información que estime pertinente.-

ARTÍCULO 23º .- (Recursos del Fondo de Coberturas Especiales).- De conformidad con lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 21 de la Ley que se reglamenta, a partir del tercer año de vigencia de la Ley los recursos del Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales que no se hayan utilizado en el cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 20 de la citada Ley, y una vez reintegrados los aportes recibidos para atender eventuales desfinanciamientos iniciales del Fondo, se constituirán en recursos con afectación especial de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (literal K del artículo 6º de la Ley Nº 18.113, de 18 de abril de 2007). Los referidos recursos estarán exceptuados de la limitación prevista en el artículo 594 de la Ley Nº 15.903, de 10 de noviembre de 1987.-

ARTÍCULO 24˚. - (Vehículos matriculados en el extranjero).- A los efectos de lo previsto en el artículo 4˚ de la Ley que se reglamenta, se entenderá cumplido el requisito de contratación del seguro obligatorio que se reglamenta a todos aquellos vehículos extranjeros que ingresen al país con la cobertura del seguro de responsabilidad civil establecido según resolución del Grupo Mercado Común del Mercosur Nº 120/94 (Carta Verde). En caso de existir damnificados que resulten excluidos en virtud de dicha cobertura, la indemnización se realizará de acuerdo al procedimiento previsto en los artículos 19 a 22 de la Ley que se reglamenta.-

ARTÍCULO 25.- (Disposición Transitoria).- Las motos de menos de 70 (setenta) centímetros cúbicos, y que acrediten haber sido empadronadas con anterioridad al inicio de la vigencia de la Ley que se reglamenta, gozarán por el término máximo e improrrogable de tres años de los beneficios del seguro obligatorio, sin necesidad de su contratación, por lo que estos casos no estarán alcanzados por lo dispuesto en el artículo 19º de la Ley que se reglamenta. En ocasión de accidentes en que intervengan estos vehículos, la Superintendencia de Servicios Financieros indicará en cada caso quién procesará el reclamo de acuerdo al procedimiento previsto en el artículo 22 de la Ley que se reglamenta. A estos efectos, las Intendencias Municipales informarán a la referida Superintendencia antes de la entrada en vigencia del procedimiento previsto en el mencionado artículo, la nómina de las motos que gocen de este beneficio. Al término del plazo de tres años, contados a partir de la vigencia de la Ley, indefectiblemente deberá contratarse el seguro obligatorio por estos vehículos, bajo apercibimiento de las sanciones previstas en aquélla.-

ARTÍCULO 26.- Comuníquese, publíquese y archívese.-

Anexo 9

Decreto 556/008 (reglamentación del articulo 45 de la ley 18191)

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE SALUD PUBLICA
Montevideo, 17 de Noviembre de 2008.-
VISTO: el artículo 45° de la Ley N° 18.191, de 28 de Noviembre de 2007, del "Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional";
RESULTANDO: I) que el apartado segundo de dicha norma establece que el Poder Ejecutivo reducirá en forma gradual y en un periodo no mayor de tres años las concentración de alcohol en sangre permitida de 0,8 gramos a 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría a quienes conduzcan cualquier clase de vehículos en la vía pública, a excepción de aquellos conductores de vehículos previstos en el articulo 47 de la Ley Nro. 18.191; ----------
I) que según se fundamentara en el trabajo titulado "Implicancias y riesgo del consumo de alcohol en los individuos asociado a su comportamiento en el tránsito" de la Coordinadora Intersectorial de Políticas de Alcohol –CIPA- de la Junta Nacional de Drogas de Presidencia de la República, el límite máximo permitido de alcohol en sangre desde el cual se generan riesgos y se duplican los siniestros de tránsito, es desde 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría;-----
III) que el alto índice de siniestros de tránsito donde el alcohol se encuentra presente en quienes protagonizan el siniestro y la tasa actualmente permitida de 0,8 gramos por litro de alcohol en sangre nos ubica en un lugar poco privilegiado en

América, encontrándose nuestro país en el segundo lugar después de Argentina, donde se produce mayor cantidad de siniestros de tránsito;----------
IV) que con la aprobación de la ley Nro. 18.113, se crea un órgano nacional en seguridad vial (UNASEV) y con la ley 18.191 "Ley de Tránsito y de Seguridad Vial en el Territorio Nacional" se establece un marco único de normas de tránsito, así como con la adopción de distintas medidas recomendadas por la Organización Mundial de la Salud en su Informe 2004 que se han venido disponiendo desde hace unos meses a través de la Unasev, vienen posicionando a Uruguay como uno de los países con mayor sensibilidad en materia de siniestralidad vial;------
V)) que el dictado del Decreto del Poder Ejecutivo disponiendo la reducción en forma gradual a 0,3 gramos por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría en cumplimiento del mandato legal, tiene por objeto reducir la siniestralidad vial y mejorar las condiciones de salud de quienes se desplazan en nuestras vías de tránsito;----------
VI) que exclusivamente por razones de tipo operativo, correspondería establecer para los conductores de cualquier tipo de vehículos (excepto los del artículo 47) desde el 17 de noviembre de 2008 como límite máximo de concentración de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría a 0,5 gramos (cinco decigramos) por litro; y a partir del 16 de marzo de 2009 el límite máximo de alcohol en sangre será de 0,3 gramos por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría;----------
CONSIDERANDO: I) que tras la aprobación de la ley citada, y en conocimiento de la incidencia del alcohol en los siniestros de tránsito, la Unasev considera conveniente propiciar el siguiente Proyecto de Decreto;----------
II) que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas comparte lo expresado y manifiesta su conformidad con lo expuesto, propiciando el siguiente Decreto;----------
EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DECRETA:
Artículo 1º.- A partir del 17 de noviembre de 2008 la concentración de alcohol por litro en sangre o su equivalente en términos de espirometría permitida para los conductores de cualquier vehículo que se desplacen por la vía pública (excepto los conductores previstos en el articulo 47 de la Ley Nro. 18.191) es de 0,5 gramos (cinco decigramos) por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría.----------
Artículo 2º.- A partir del 16 de marzo de 2009 la concentración de alcohol por litro en sangre o su equivalente en términos de espirometría permitida para los conductores de cualquier vehículo que se desplace por la vía pública (excepto los conductores previstos en el artículo 47 de la Ley Nro. 18.191) es de 0,3 gramos (tres decigramos) por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría.-
Artículo 3º.- Comuníquese, publíquese, etc.----------

Anexo 10

Decreto 265/009 (reglamentación del artículo 33 de la ley 18191)

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE SALUD PUBLICA
MINISTERIO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA
MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTE
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE
MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Montevideo, 02 de Junio 2009.-

VISTO: la necesidad de reglamentar la obligatoriedad del uso de casco protector que dispone legislación vigente, por parte de usuarios de motocicletas y similares.----------

RESULTANDO: I) Que el artículo 33 de la Ley Nro. 18.191, de 28 de Noviembre de 2007, del "Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional", establece la obligación del uso de casco protector para los usuarios de motocicletas que circulen en el territorio nacional.----------

II) Que la Unidad Nacional de Seguridad Vial tomó la iniciativa para establecer las condiciones técnicas y características que deben poseer los cascos protectores, asumiendo a partir de enero de 2008 las coordinacio-

nes y gestiones necesarias ante organismos técnicos como la Facultad de Ingeniería de la UDELAR y el Instituto Uruguayo de Normas Técnicas y, ante especialistas en la materia, a efectos de determinar las condiciones a establecer.----------

III) Que el Instituto Uruguayo de Normas Técnicas aprobó en el año 1981 la norma UNIT que se identifica con el Nº de referencia 650-81, cuya última edición actualizada es de fecha 15 de Junio de 1996, la que establece en su artículo 1): "las características y métodos de ensayo de los cascos para proteger la cabeza de usuarios de motocicletas, motonetas, ciclomotores y automotores abiertos, no se aplica a cascos para correr competencias".----------

CONSIDERANDO: I) que según establece el literal J) del artículo 6 de la Ley Nro. 18.113, de 18 de abril de 2007, es competencia de la Unidad Nacional de Seguridad Vial "Proponer los reglamentos relativos al tránsito y la seguridad vial".----------

II) que es conveniente la aprobación del presente Decreto elaborado por la UNASEV con la participación de sus asesores y de técnicos externos públicos y privados con competencia técnica en la materia.----------

III) que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas comparte lo expresado, manifestando su conformidad con el contenido del Decreto.----- **ATENTO:** A lo dispuesto en el artículo 168 numeral 4) de la Constitución, en el literal J) del artículo 6 de la Ley Nro. 18.113, de 18 de abril de 2007 y, en los artículos 1,2 y 3 de la Ley 18.191, de 14 de noviembre de 2007.---

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICADECRETA:

ARTICULO.- 1 Apruébase el siguiente Reglamento Nacional de Uso de Casco Protector por parte de los usuarios de ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas o similares, en cumplimiento de la obligatoriedad establecida por el artículo 33 de la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007:

Reglamento Nacional de Uso de Casco Protector por parte de los usuarios de ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas o similares

Artículo 1º.- Todo usuario de la vía pública que circule en ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas o similares, deberá llevar puesto un casco protector.----------

Art. 2º.- Todo casco protector que se importe, construya y/o comercialice con destino a ser usado por los usuarios que circulen en la vía pública, deberá cumplir en un todo con la norma técnica UNIT 650:81, edición 1996-06-15, del Instituto Uruguayo de Normas Técnicas, cuya copia figura como Anexo I y se considera parte de este Decreto.----------

Art. 3º.- Todo casco protector con destino a ser usado por los usuarios previstos en el artículo 1) de la norma UNIT 650-81, deberá ser previamente certificado y aprobado por el Instituto de Ensayo de Materiales de la Facultad de Ingeniería

de la UDELAR (en adelante IEM) y/o por quien la Unidad Nacional de Seguridad Vial, previo cumplimiento de los requisitos y procedimientos correspondientes, disponga a tales efectos.----------

Art.- 4º.- Casco protector: El modelo de casco protector que se deberá usar es el casco integral o semi-integral, que cumpla con las condiciones establecidas en la Norma Unit 650-81.----------

Art. 5º.- Para obtener la certificación correspondiente, el interesado a cualquier título deberá presentarse en el IEM, y cumplir los siguientes requisitos:

A) Aprobación de modelo: A esos efectos se presentarán en el IEM 9 (nueve) muestras para realizar los ensayos que permitan determinar que el modelo cumple con la norma técnica (articulo 5.1.1.1 Norma Unit 650:81 según última edición). Se extenderá el certificado, una vez abonada la tasa correspondiente, habilitando la etapa siguiente, no necesitándose su repetición mientras el modelo y la calidad se mantenga.

B) Certificación de partidas: Se presentarán las partidas en el IEM cuando se trate de menos de 100 unidades. Las partidas mayores se mantendrán en un depósito de acceso disponible solamente para los funcionarios del Instituto de Ensayo de Materiales, para realizar los muestreos de acuerdo al artículo 5.1.12 de la norma técnica y garantizar su integridad durante todo el proceso de control hasta el fallo final respecto del lote. Cuando se trate de cascos importados, se podrá presentar la documentación que acredite la Norma Técnica de su certificación si correspondiera. Una vez realizados los ensayos pertinentes y aprobada la partida respectiva, se extenderá el certificado correspondiente, y los sellos serán entregados al importador y colocados bajo la supervisión del IEM. El IEM determinará el procedimiento a seguir a efectos de incorporar el sello de certificación (triángulo reflectivo) a cada casco, con la fecha de certificación correspondiente, procediendo a liberar la partida, una vez abonada la tasa correspondiente. En caso de fallas reparables, se reiniciará el proceso de control una vez corregidas éstas. En caso de rechazo, se supervisará el destino de la partida a efectos de evitar la comercialización en la República Oriental del Uruguay.----------

Art. 6º.- A partir del 1 de Junio de 2009 no se podrán comercializar cascos que no dispongan del sello que acredite su certificación de acuerdo a la Norma UNIT 650:81, otorgado por el Instituto de Ensayo de Materiales de la Facultad de Ingeniería en las condiciones establecidas en esta reglamentación y en la norma Unit de referencia.----------

Art. 7º.- A partir del 1º de Diciembre de 2010, los cascos protectores autorizados para ser usados en la vía pública, serán exclusivamente los que cumplen con la Norma Unit citada y el presente Decreto.----------

Art. 8º.- RECOMENDACIÓN: Se recomienda que a partir del 1º de Junio de 2009, la venta de vehículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas o

similares, sea acompañada con un casco protector certificado como mínimo.----------

Art. 9º.- La Unidad Nacional de Seguridad Vial, controlará y supervisará el eficaz cumplimiento del presente decreto, de conformidad con las potestades otorgadas en la Ley 18.113 de fecha 18 de abril de 2007.---------

Art. 10º.- Quienes comercialicen, importen o fabriquen cascos protectores en infracción a las presentes disposiciones, serán sancionados por los organismos competentes en el ámbito de jurisdicción correspondiente, según la gravedad y naturaleza del acto contravencional con:

Multa hasta por el máximo legal.

Retención o decomiso del material en infracción.

Suspensión de hasta 30 (treinta) días de la habilitación respectiva para comercializar o producir.

Clausura del establecimiento del infractor.

Art. 2º.- Comuníquese, publíquese, etc.----------