

**JUNTA DEPARTAMENTAL  
DE RÍO NEGRO**



**A C T A N° 95**

**Sesión Extraordinaria de fecha 03/04/08.-**

## ACTA N° 95

En Fray Bentos, a los tres días del mes de abril del año 2008, y siendo la hora dieciocho, celebra reunión EXTRAORDINARIA la Junta Departamental de Río Negro.

### TEXTO DE LA CITACIÓN:

“La Junta Departamental de Río Negro, se reúne el día **JUEVES 3 de ABRIL**, a la **HORA 18:00**, en sesión **EXTRAORDINARIA** a efectos de considerar la siguiente

### ORDEN DEL DIA

Recibir en Sala, en Régimen de Comisión General a representantes de la Jefatura de Policía de Montevideo, quienes realizarán una presentación sobre el tema “Espirometrías”.-

Fray Bentos, 1 de abril de 2008.-

EL SECRETARIO”

### ASISTENCIA

**Preside:** Edil ingeniero agrónomo Jorge Gallo.

**Asisten:** los siguientes señores Ediles:

TITULARES: maestra Élide Santisteban, maestro Fernando Quintana, escribano Pablo Delgrosso, Edén Picart, profesor Jorge Picart, Carlos Lizuaín, Hugo Amaral, Bruno Danzov, Jorge Garmendia, Francisco Faig, Washington Cordatti, Sergio Milesi, doctor Álvaro Deballi, José Luis Almirón, Ervin González, Humberto Brun, Luis Massey, Irma Lust, Isidro Medina, profesora Gladys Fernández y profesora Beatriz Castillo

SUPLENTEs: maestra María Rosa Cáceres (c), Fulco Dungey (c) y Julio Perroux (c).

**Faltan:** CON AVISO: arquitecta Patricia Solari, Mario Long, escribano Samuel Bradford, profesora María L. Indarte, maestra Daniela Maquieira, Gustavo Álvez, Édison Krasovski, Jorge Burgos y Víctor Rodríguez.

**Secretaría:** Ariel Gerfauo (Secretario General) y José Requierena (Tesorero General).

**Taquígrafos:** Mabel Casal, Nelly Carmona, Marcelo Sartori, Marcia Matera, Laura Vittori, Lorena Demov y Mónica Grasso.

SR. PRESIDENTE. Buenas tardes, señores Ediles, a los miembros del Banco de Seguros del Estado, a los miembros de la Jefatura de Policía de Río Negro.

En esta Sesión Extraordinaria tenemos el gusto de recibir a representantes de la Jefatura de Policía de Montevideo, el Oficial Ayudante Marcelo Fajardo y al Agente Mario Suárez quienes realizarán una presentación sobre el tema: espirometría.

Esta convocatoria ha sido realizada fundamentalmente por los integrantes de la Comisión de Tránsito y Transporte de la Junta Departamental, que son los que están trabajando en esta temática. Fueron invitados representantes de la Jefatura de Policía de Montevideo para ilustrar al Plenario y al resto de la comunidad sobre este tema.

Ellos van a hacer una exposición y después haremos un intercambio de preguntas por parte de los Ediles y de la concurrencia de esta Sala.

Tiene la palabra el Edil señor Carlos Lizuaín.

SR. CARLOS LIZUAÍN. Gracias señor Presidente. En el nombre de la Comisión de Tránsito y Transporte de la Junta Departamental de Río Negro agradecemos a los señores Marcelo Fajardo y Mario Suárez por su presencia.

Esta Comisión está integrada por los Ediles señores Sergio Milesi, Jorge Picart, Daniel Villalba, Víctor Rodríguez y quien habla Carlos Lizuaín, entonces, en nombre de la Comisión les damos las gracias por estar acá, sean bienvenidos. Estaremos escuchando y preguntando algunas cosas. Gracias.

SR. PRESIDENTE. Como información decirles que la actividad va a ser en el día de hoy en la Corporación y en el día de mañana en la Junta Local de Young a partir de la hora 18:00.

Tiene la palabra el señor Oficial Ayudante Marcelo Fajardo.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Buenas tardes, me voy a presentar y voy a presentar a mi compañero. Soy el Oficial Ayudante doctor Marcelo Fajardo, hace siete años que estoy en el Cuerpo de Policía de Tránsito de la Jefatura de Montevideo. Mi compañero es Agente de 2º que lleva doce años en la Institución Policial y siempre perteneciendo al Cuerpo Policía de Tránsito. Nuestra labor es fomentar el uso y cómo se debe realizar el control de espirometría máxime con la Ley 18.191 -que ustedes la deben de conocer, es muy reciente- de seguridad vial que los faculta a ustedes, inspectores de tránsito, y a los de Transporte y Obras Públicas, a realizar este examen. Queremos transmitir la experiencia práctica y poner un poco en conocimiento la nueva Ley. Cualquier pregunta que tengan al final de la exposición es bienvenida para enriquecernos todos, estamos en un aprendizaje mutuo.

Al principio hará uso de la palabra el Agente Mario Suárez sobre el tema: alcohol y conducción, para posteriormente dar algunos lineamientos legales sobre la misma.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Buenas tardes a todos y gracias por venir, y principalmente por invitarnos.

Vamos a hablar sobre el alcohol para después adentrarnos en el tema que a todos nos preocupa, que es cómo realizar la prueba de espirometría y cuáles son las garantías y condiciones que tiene la misma.

Como todos saben el consumo de alcohol en nuestra cultura se hace por lo general en eventos sociales, en actos religiosos por un escape social y psicológico que tiene cada uno, o en casos absolutamente extremos por un tema de enfermedad.

El consumo del alcohol tiene características especiales: la absorción y la eliminación. Vamos a dirimir un poco los mitos que existen acerca de la eliminación del alcohol del organismo y ver cuáles son las consecuencias del consumo de éste.

¿Si tienen alguna pregunta? -Quizás vaya un poco rápido-, sería bueno que la hicieran ahora....

Como todos saben el alcohol tienen propiedades químicas, es líquido, incoloro, es muy volátil y muy rico en agua, tiene un olor sumamente intenso y es potable a ciertas cantidades.

El alcohol que consumimos en las bebidas que se comercializan a diario en el mercado, tiene dos características. Existen las bebidas fermentadas y las destiladas. En las fermentadas lo que podemos encontrar es un bajo nivel o tenor de alcohol, tenemos porcentaje por debajo de los 14 °, en cambio las bebidas destiladas aumentan los valores hasta llegar a los 75 °. Cuando hablamos de grados hablamos del porcentaje de alcohol que existe en un litro de whisky.

Las bebidas alcohólicas más comunes consumidas por los jóvenes y por los conductores son las bebidas blancas, en pocos casos hemos encontrado espirometrías positivas por consumir bebidas como el vino y la cerveza que tienen un tenor de alcohólico bastante bajo.

Consideramos que el alcohol es una droga y es bastante difícil de controlar porque es legal. Cuando ingresa a nuestro organismo cambia muchas de nuestras funciones básicas, altera nuestro sistema nervioso central. Lo consideramos una droga tóxica y dura, en muchos casos ha generado en los conductores dependencia tanto psicológica como psicofísica.

Algunos mitos que tiene el consumo del alcohol en nuestro país -y creo que en la sociedad entera- es que aumenta la temperatura, lo consideramos un alimento y un estimulante, en cambio los niveles de alcohol que consumen los conductores son bastante altos como para decir que aumenta la temperatura. Al alcohol lo tenemos en un consumo bastante bajo, puede darnos la sensación del aumento de temperatura pero en realidad no es así, lo que produce el mismo en nuestro organismo, según los médicos, es reducir nuestras funciones vitales y disminuir la temperatura.

Otro de los mitos que tiene el alcohol es que es socialmente aceptado, nosotros no lo consideramos así, tenemos que eliminar el alcohol de nuestra sociedad porque, les doy un ejemplo, en Montevideo, la ciudad en la que trabajamos, el 33 % de los accidentes de tránsito son a causa del consumo del alcohol. Es algo que podemos combatir y así eliminaremos la tercera parte de los accidentes.

Según nuestra reglamentación, y acá me va a ayudar mi compañero, el alcohol se sanciona en la Ciudad de Montevideo en dos circunstancias: lo sanciona la Ordenanza de Tránsito de la Intendencia y el Reglamento Nacional de Circulación Vial, ahora con la adopción de la nueva Ley de Tránsito establece otros límites y sanciones que se las explicará mi compañero.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Los límites establecidos en el Artículo 45 de la nueva Ley, como ustedes la habrán leído, sigue manteniendo los ocho decigramos por litro de sangre, pero a su vez, va a bajar de forma gradual a tres decigramos por litro de sangre, a eso lo va a fijar el Poder Ejecutivo.

A su vez se reglamenta a otros conductores que tendrían que darle tasa cero o sea cero tolerancia de alcohol que serían los de transporte...

Anteriormente con la Ley 16.585 del año 94 sólo se establecía tasa cero para los de transporte colectivo. (mg)/ ¿Y qué se aprendió del transporte colectivo de pasajeros? En la Ordenanza de Montevideo el transporte colectivo de pasajeros era el transporte de ómnibus; no incluía transporte de escolares, no incluía otras personas, otros conductores. Ahora la tasa cero se amplió al transporte de remises, transporte de escolares, transporte de sustancias explosivas o tóxicas, transporte de ambulancia, con lo cual estos conductores, que tenían la libreta profesional, que tienen la mal llamada “libreta profesional”, tienen también que tener una tolerancia de cero.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Lo importante de lo que afecta el alcohol directamente en el organismo es la capacidad de atención y de percepción de los conductores. Una característica bastante conocida, es que pierden la referencia de lo que es la velocidad. Por lo general nosotros catalogamos al conductor que está alcoholizado que va muy rápido o que va muy lento.

Según la legislación, se establecía, como dijo mi compañero, un límite de 80 miligramos de alcohol, u 8 decigramos. Este límite se estableció con la Ley que creó la CONATRAM, la 16.585. A posterior se creó la Ley 18.113, que fue la Unidad Nacional de Seguridad Vial, que sustituyó a la CONATRAM. Los cometidos de una y otra ley, o una u otra comisión, son básicamente los mismos. Lo que diferenciamos de una u otra, principalmente, es el establecimiento de los niveles máximos del consumo y las sanciones que a posterior se apliquen por esto.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. La creación de la UNASEV, la Ley 18.113, es la unificación de las normas de tránsito, por eso ahora se están reuniendo los diferentes gobiernos departamentales, para unificar el tema de sanciones, que vendría a ser la primer medida que está tratando de instrumentar la UNASEV.

Otra de las funciones de la UNASEV es impartir enseñanza en centros educativos de tránsito, o sea, en escuelas, en liceos; y a su vez también, a través de la UNASEV, se tiene que impartir enseñanza en los gobiernos departamentales, que al fin y al cabo van a ser los que van a aplicar la nueva normativa legal.

La diapositiva que están viendo establece los 8 decigramos de alcohol por litro de sangre, o su equivalente en términos de espirometría. ¿Eso qué significa? –después lo va a explicar el agente Mario Suárez-: que hay dos medios de constatar el alcohol; un medio directo, que es la alcoholemia, y un medio indirecto, que es la espirometría. Como medio indirecto, tiene un 90 % de certeza, pero siempre que se realice de la forma correcta. O sea, que no hay manuales pero sí hay experiencias prácticas y recomendaciones dadas por el Ministerio de Salud Pública, porque si no se realiza de forma correcta, no estaríamos realizando nuestra tarea de la forma legal y estaríamos quitándole al usuario de la vía pública, al conductor, la posibilidad de una debida defensa, por el artículo 12 de la Constitución de la República, que tiene que tener un debido proceso.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Y para constatar estos niveles de alcohol que habló mi compañero, la ley previó quiénes son las personas habilitadas a hacerlo. La ley anterior establecía que las únicas personas autorizadas eran los funcionarios del Ministerio del Interior. El abanico se amplió mucho más y ahora los funcionarios que se dediquen al tránsito dentro de las Intendencias Municipales, como así también los Inspectores del Ministerio de Transporte, y así también los Policías de Caminera, están autorizados a realizar el examen. ¿Cómo pueden hacerlo?: estando debidamente capacitados y habilitados por el Ministerio de Salud Pública y por la Unidad Nacional de Seguridad Vial.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Una acotación de lo que están observando, que varió con la nueva Ley, es que tanto ahora como antes, en el caso de accidente con lesionados se debe realizar el examen, pero la vieja ley, la Ley 16.585, dejaba a criterio del funcionario actuante cuándo la realizaba a no; con la nueva ley se establece falta grave al funcionario público -si bien no dice “funcionario público” es al que realice la espirometría-, al funcionario que no realiza la espirometría en caso de accidente con lesionados. Ustedes ven la gravedad del hecho. Si un funcionario, conociendo que se produjo un accidente con lesionados, no realiza el examen de espirometría, estaría incumpliendo la nueva normativa y será considerada una falta grave. Falta la reglamentación de esta sanción, pero está establecida en la nueva ley.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Y lo más importante es que los resultados de estos exámenes constituyen pruebas idóneas en juicio de carácter civil o penal.

Ahora lo que vamos a hablar es un poquito sobre los efectos del alcohol en las capacidades sicofísicas...

DR. ULISES GARCÍA. Perdón. La nueva ley, en el artículo 49 dice que el conductor debe someterse, de conformidad con lo dispuesto anteriormente. Es como que ya es reglamentario se haga un examen de espirometría; como que no queda a criterio del funcionario.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Pero es una configuración que no había sanción; o sea, no estaba establecido qué pasaba si el funcionario no lo realizaba. Si bien la persona está obligada a realizarse el examen, y después vamos a ver los efectos de la negativa de realizarse el examen, para el funcionario actuante no se preveía una sanción.

DR. ULISES GARCÍA. ¿Y para la persona?, porque dice “deberá”.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Debe hacerlo voluntariamente, porque si se niega a realizarse el examen, hay una consecuencia jurídica, que ya la vamos a ver, y hay que tener bien claro cuándo es negativa o falsa negativa, por el criterio de las consecuencias, máxime con la nueva ley, porque la ley 16.585, en el caso de espirometrías positivas, cuando se constataba la presencia de alcohol en un conductor, se enviaba la libreta o la licencia de conducir a la Intendencia Municipal, y la Intendencia Municipal, la redacción de la anterior ley establecía que podrá aplicar oportunamente la suspensión. Ahora es preceptivo; dice “se suspenderá de 6 meses a un

año”; o sea, las consecuencias son más graves, sin tener en cuenta que se le puede aplicar una multa de hasta 100 U.R. al conductor que se niegue.

SR. PRESIDENTE. Por una cuestión de orden. Como está registrándose versión taquigráfica, necesitaríamos que se pida la palabra y que se presente la persona, para que quede registrado en el audio y en la versión taquigráfica. Gracias. Adelante.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Lo que hablábamos hoy de las tasas bajas o las tasas altas de alcohol. Por lo general las tasas bajas son las que aumentan los riesgos de tener accidentes, y aunque parezca mentira, por lo general el que consume mucho alcohol se encuentra en un estado donde ya no puede manejar; es aquel conductor ebrio que nosotros encontramos, que viene a 20 kilómetros por hora, contramano, y viene con todas las luces apagadas. Nosotros lo primero que hacemos es detenerlo y vemos que la persona no puede manejar su vida, y encontramos niveles altísimos, niveles de 400 en adelante de alcohol, que nos parecen bastante extraños. Por lo general lo que hacen las tasas bajas de alcohol, desinhiben a los conductores y esto aumenta y provoca los accidentes.

Sí, adelante...

SR. JULIO MOREIRA. Mi apellido es Moreira y represento al Banco de Seguros. Cuando se recibe un certificado médico que dice “alcoholizado” ¿a qué grado de alcohol le corresponde la asignación “alcoholizado”?

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Nosotros no manejamos un grado de alcoholizado o no alcoholizado. Para nosotros, según la ley, a la persona cuando sobrepasa los límites que marca la ley, le damos como un resultado positivo a una espirometría; para nosotros se encuentra bajo los efectos del alcohol siempre, con la diferencia que cuando sobrepasa los límites, ahí infringe lo que es la nueva Ley de Tránsito. (mc)/

Con la diferencia de que cuando se pasan los límites, ahí se aplica la Ley de Tránsito; para determinar que una persona se encuentra alcoholizada tiene que presentarse a un examen médico, porque nosotros no somos facultativos en esa materia para determinar si una persona está alcoholizada o no. Podemos dejar constancia de que superó los límites permitidos por la normativa.

SR. JULIO MOREIRA. Dice alcoholizada pero no dice qué grado de alcohol.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Se puede decir aliento alcohólico. Antes de la Ley 16.585 no existía nada, la Ordenanza General de Tránsito y el Reglamento Nacional de Circulación Vial prohibían conducir “*en estado de embriaguez*”, y como no había un medio técnico para constatar lo que... ni una normativa que dijera “*embriaguez es hasta acá*” –son ocho decigramos, no seis ni cinco-, se realizaba a través de un medio indirecto, que era el aliento alcohólico –hacer el cuatro, la cinta-; que no tenía ningún fundamento ni le daba garantías ni certificación al individuo.

Si bien no contamos con espirómetros que emitan un certificado que dé certeza o más garantía jurídica al individuo –que eso sería importantísimo-, pero con la aprobación de la Ley 16.585 por lo menos se fijó un límite de tolerancia.

Nosotros no somos quienes para determinar si una persona está alcoholizada o no.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Otra de las cosas que afectan las capacidades de atención dividida. Por lo general tenemos una visión –quien ve perfecto o ve bien- de 180 grados. Esto nos permite manejar hacia adelante sabiendo lo que pasa a nuestro lado, por lo general el que está bajo los efectos de alguna droga o el alcohol, reduce su visión de 180 a 110 grados y a eso se suma que no puede atender dos o tres cosas a la vez, se le reduce mucho la capacidad de atención. Aquí vamos a ver un ejemplo de lo que produce el alcohol en la capacidad de motricidad  *fina*.

(A continuación se exhibe un vídeo).

Imaginen si esta persona fuera manejando... lo que puede llegar a hacer.

SGTO. 1ª OSCAR VASELLA. (Brigada Tránsito Jefatura R. Negro) Contestándole un poquito a la pregunta que él hizo... acá en el departamento... El se refiere, cuando dice “alcoholizado” es lo que estableció el médico. El informe de espirometría da el estado pero va ligado a lo que estableció el médico. Era eso. Gracias.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Con respecto a la eliminación del alcohol existen muchos mitos que habrán escuchado por ahí: “*Si después de tomar llego a casa, lo primero que tengo que hacer es tomar leche*”. Yo he escuchado a una persona que dijo: “*Tenés que comer una manzana*”... hasta un caso extremo de decir: “*Masticar papel de estraza*” y a otro que dijo: “*comer chocolate*”...

SR. PRESIDENTE. “*Tenés que tomar gas oil*”.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. ... ¡Eso es un extremo!

La única forma de eliminar el alcohol, según el Sindicato Médico del Uruguay, es naturalmente; por una enzima que produce el hígado –que me cuesta bastante nombrarla- y esta enzima tiene un tiempo para producirse y eliminación, según la cantidad de alcohol que nosotros consumamos. Este tiempo va de 0.10 a 0.12 gramos por litro por hora, a un ritmo constante. Y este proceso no se puede acelerar aunque nosotros consumamos más agua, consumamos cualquier otro líquido, comamos chocolate o tomemos gas oil... yo no lo haría.

El proceso de eliminación es natural, lo único que podemos hacer para modificar este proceso es consumir más alcohol para enlentecer el proceso de eliminación. Y según los bebedores entendidos dicen que cuando nosotros consumimos 6 gramos por litro demoramos 6 o 7 horas en eliminarlos; y este proceso es directamente proporcional para los dos tipos de bebedores que conocemos –el lento y el rápido-. La única diferencia que encontramos entre uno y otro es que el bebedor lento hace mesetas en el período de eliminación y absorción, pero el tiempo de eliminación es prácticamente el mismo.

(A continuación se exhibe otro vídeo).

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Algunos de los ejemplos de lo que produce el alcohol.

Bueno, los niveles de alcohol ahora han cambiado, por recomendaciones de los médicos hacia los Legisladores.

Nosotros hasta la vigencia de la Ley 16.585 manejamos un valor de 8 decigramos de alcohol; tanto para nosotros que constatábamos esos resultados como para los médicos que veían las consecuencias de las lesiones producidas por el abuso de alcohol, veían que estos niveles eran muy altos y en base a ello han hecho una tablilla donde muestran el valor permitido, como de alto riesgo. El cual aumenta las posibilidades de producir accidentes o protagonizar uno hasta por cinco veces.

El nivel al que se pretende llegar -que es 0.3 gramos -es bastante moderado. Pero lo mejor sería llegar a cero, que es el nivel recomendado por cualquiera, cero alcohol, cero dificultad.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Según informes médicos es muy difícil, porque el organismo produce azúcar natural y eso lo elevaría a 0.1. La tasa 0.3 es... una medida de seguridad vendría a ser la tasa cero, porque en cierta medida un límite de tolerancia, por el tema de esos informes cero. Si bien hay ciertos conductores que tienen que darle cero, el cero absoluto es casi imposible llegar con el espirómetro, si se hace un examen exhaustivo es difícil que le dé cero absoluto.

(A continuación se procede a exhibir un vídeo).

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. El mensaje que nos trata de transmitir ese vídeo es que nosotros ... capaz no importamos para nosotros mismos, podemos consumir todo lo que queramos. Muchos nos van a decir que *“nosotros somos dueños de nuestra propia vida”* . Cuando el Legislador marca un límite, lo que trata de hacer es protegernos. Lo que tenemos que hacer nosotros es proteger a los que están a nuestro alrededor, los que dependen de nosotros.

Lo que el publicista trató de transmitir es que siempre tenemos que llevar a alguien o hay alguien que nos lleva... y por eso tenemos que disminuir el consumo de alcohol.

En nuestro medio existen dos métodos para controlar y medir la cantidad de alcohol. La alcoholemia es un método muy preciso y bastante exacto, pero es un método invasivo y requiere de un protocolo para realizarlo –el Abogado les va a explicar-.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Al ser un medio invasivo del cuerpo humano, sólo se autoriza por voluntad del individuo –si el individuo accede-, también por orden judicial, también se realiza post-mortem en caso de accidente fatal.

Si el individuo no colabora, no se puede vulnerar la integridad física del individuo en este sentido, por eso hay que tener precauciones y por eso se utiliza la espirometría, porque es un método más sencillo.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Por eso utilizamos ese método, que es indirecto, no es invasivo y está al alcance de nuestras manos.

Podemos trabajar con el espirómetro en nuestro lugar de trabajo y realizar las pruebas de espirometría que son necesarias. (nc)/

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- El individuo lo utiliza en las pruebas de alcoholemia luego de realizada la espirometría, haciendo uso de sus garantías establecidas legalmente para controvertir los resultados obtenidos por la espirometría, eso es una facultad y lo tiene que realizar como lo dice la Ley, inmediatamente al control porque sino se perdería la eficacia de la prueba y eso es una garantía del individuo y que los funcionarios que actúan tendrían que informarle al individuo de esa posibilidad, de ese derecho, porque si bien nosotros somos un órgano fiscalizador y se cobra un dinero –en el caso de la Intendencia o el Ministerio-, también hay que darle las máximas garantías al individuo de que la prueba tiene que ser el fiel reflejo de la realidad y para eso la persona tiene la facultad de realizarse la prueba, si bien en nuestro país no se prevé un examen de ese tipo sin costo o si le diera negativo se aportarían los costos, sino que es a costo del interesado.

Nosotros anteriormente teníamos un convenio con el Ministerio de Salud Pública y las espirometrías que daban negativas la persona no pagaban y costeaban esos exámenes y le daba presencia de alcohol en la sangre, lamentablemente esos costos no se han realizado, lo digo yo que soy el encargado de contestar los reclamos de los ciudadanos contra las espirometrías, los recursos administrativos que presentan y me plantean esa inquietud que espero que algún día o de alguna forma se pueda solucionar.

(Dialogados)

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- Yo directamente he hablado con el Ministerio de Salud Pública, con la Asesoría Letrada y una de las cosas que planteo es que no le realizan los exámenes, en Montevideo el único instituto que realiza los exámenes es el Instituto Mateo Fila, que es dependiente del Sanatorio Italiano y es privado, porque los Sanatorios Pasteur o el Maciel que son los que me han reclamado los ciudadanos, concurren a realizarse el examen y en los sanatorios le dicen que si no hay orden judicial no le realizan la alcoholemia, entonces yo no puedo hablar de una garantía cuando de forma eficaz no se realiza, porque como representante del mundo del derecho tengo que ver los dos lados de la situación, el de que el derecho se cumpla, esperemos que el Ministerio reglamente eso que es una de las cosas por las cuales voy todos los días a la UNASEV y hasta ahora tienen otros temas.

DR. ULISES GARCIA.- Es lo que quedó de la Ley 16525 porque este capítulo lo dejó vigente.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- Claro, yo le planteé al abogado del Ministerio de Salud Pública y me dijo que tenía razón, pero es como que si no se maneja entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Salud Pública, como ahora en el caso de que ahora están las Intendencias Municipales involucradas más a mi favor, porque antes era solamente el Ministerio era el facultado y era el que podía solicitar, ahora sería conveniente que todas las Intendencias conjuntamente con el Ministerio del Interior fueran a plantear los temas al Ministerio de Salud Pública de forma escrita o en un informe o algo para solucionar este tema porque son importantes las garantías y voy a recalcar ese tema, para mí una prueba que no tenga las garantías, por más efecto legal que se establece está fuera de la realidad, tiene que reflejar la realidad, para eso está y para eso estamos nosotros encargados de hacer cumplir las leyes.

AGTE. 2ª MARIO SUAREZ.- Bueno, dentro de nuestro medio podemos encontrar varios tipos de espirómetros, nosotros en Montevideo usamos el ALERT y este otro aparato que es el ALCOTEST 7140.

Este aparato quizás lo hayan visto, Policía Caminera lo adquirió hace muy poco tiempo, no sé si alguno ha tenido la oportunidad de hacerse un examen y no sé qué aparato están utilizando acá en la Policía de Río Negro... el ALERT, bien.

Cualquiera de estos tres aparatos son bastante fiables, en el caso de estos dos de acá abajo tienen la ventaja de que emiten un recibo y pueden la información en un PC.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- No trajimos espirómetros pero sería conveniente que mañana en Young, no sé quién es el encargado o quién tiene espirómetros en el Departamento para hacer una demostración práctica y diferentes eventos que se grafican ahí pero estaría bueno graficarlo textualmente y lo que puede llegar a pasar.

SGTO. 1ª OSCAR VASELLA.- Yo puedo ir y traer el de la Jefatura.-

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- ¿Cuanto demora en traerlo?

SGTO. 1ª OSCAR VASELLA.- Cinco minutos.-

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- Tiene boquillas.-

SGTO. 1ª OSCAR VASELLA.- Si.-

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- Bueno, sería muy conveniente hacer una prueba y ver los resultados.

AGTE. 2ª MARIO SUAREZ.- Bueno, de acuerdo y como hablaban hoy de las garantías, lo importante en los exámenes es brindarle garantías al examinador, en el mercado se pueden encontrar otros tipos de espirómetros, desde los más sencillos y básicos, que son estos de acá, los descartables, hasta aparatos más sofisticados que es necesario mover un vehículo para trasladarlo, tiene una terminal PC con una impresora donde permite descargar la información, emite un recibo y ya la información la guarda directamente.-

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- Uds. van a preguntar sobre los costos, porque es una de las cosas que nos están consultando.

AGTE. 2ª MARIO SUAREZ.- El problema para nuestro medio son los costos, nosotros tenemos aparatos como el ALERT que tiene un precio aproximado de cuatrocientos dólares mas IVA o este ALCOTEST que fue adquirido por la Junta Nacional de Drogas que tuvo un costo mucho menor que este, son aparatos que son fiables pero tienen un problema que no dan una prueba escrita al examinador, el único medio de prueba es la palabra del examinador y un testigo que observe la prueba, que por lo general es un compañero.

OF. AYTE DR. MARCELO FAJARDO.- Si Uds. consideran que eso es costoso con lo que puede prevenir el hacer controles de rutina, salvar vidas humanas y las lesiones y todos los daños físicos y todos los daños materiales que puede provocar un conductor en estado no permitido por la ley, se tienen que dar cuenta que no es nada costoso, sin tener en cuenta que una multa por espirometría son quince Unidades Reajustables que son casi cinco mil quinientos pesos o cinco mil cuatrocientos, que con dos multas ya se paga el espirómetro, o sea que no es excusa el monto del aparato.

SR. SERGIO MILESI.- Sería bueno que también explicaran lo del calibrado y el valor de las boquillas que también está asociado.-

AGTE. 2ª MARIO SUAREZ.- Muy bien, el espirómetro que manejamos nosotros que se llama ALERT J4X, es de origen Canadiense, acá al Uruguay lo trae una empresa que se llama “Coasin Instrumentos”, esta empresa es la que los representa, los garantiza y además nos hace las calibraciones del aparato, como otro medio de garantía y como es un aparato de medición, es necesario y el fabricante lo recomienda, que cada noventa días se haga una calibración, no un plazo mayor de noventa días pero sí menor, esto nos da las garantías a nosotros de que el aparato nos de un resultado preciso de la prueba.

Además de ello, el aparato requiere una batería recargable, con su cargador y el uso de boquillas desechables, para nosotros la calibración tiene un precio aproximado de unos mil pesos, es un poco más de tres unidades reajustables o algo así, que lo paga la Jefatura de Montevideo y es la que mantiene unos catorce o dieciséis espirómetros que tenemos en funcionamiento para todo Montevideo.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- Una acotación para dar números, el año pasado se realizaron ocho mil trescientas espirometrías, en el correr del año y de las cuales la tercera parte fueron espirometrías positivas y el noventa por ciento de ellas fueron espirometrías pagas, multas pagas con sus respectivas suspensiones.

SR. JOSÉ L. ALMIRÓN.- Desde el punto de vista jurídico, un espirómetro que no expide el comprobante o ese papel del que hablaban, el otro mecanismo es mediante un testigo que generalmente es otro policía. (ms)/

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Prevé que se tiene que expedir por la fecha, hora, resultado. Se labra un acta que ahora el agente les va a explicar.

SR. JOSÉ L. ALMIRÓN. Pero si el infractor quiere recurrir a eso es porque no queda luego un comprobante.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. No, no. Yo como encargado le voy a decir. La mayoría de los reclamos son por negativa. O sea ¿cómo se deja constancia de una negativa? Porque la negativa puede ser absoluta, es decir “no me realizo el examen”, o puede haber una negativa de tipo presuntiva o tácita cuando no colabora. Tiene que ser en forma bien entendida. Se le realiza cinco o seis veces el examen, se le dice que tiene que soplar cinco segundos el aparato y la persona no lo sopla, pone trabas... Esos casos son muy recurridos.

DR. ULISES GARCÍA. Formularios con tres días numerados.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Sí. En el caso nuestro, una va a la seccional porque son ellos los que solicitan, una va al interesado para que tenga la posibilidad de recurrir si está dentro de los plazos, y otra la tenemos nosotros registrada.

DR. ULISES GARCÍA. Por ejemplo, el hecho ocurrió ahora... La incidencia que tiene realizar una espirometría. El tiempo de demorar la espirometría, la incidencia que tiene en el valor.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Uno va perdiendo 1 decigramo, de 1 decigramo a 1,5; 0,1 en los aparatos nuestros, a 0,15, vendría a ser 1,5 decigramos por hora. Usted deja transcurrir tres o cuatro horas y varía en 6 decigramos por el período de absorción, sin contar que se puede perder la cadena de custodia del individuo. Muchas veces nos reclaman porque perdieron la cadena de custodia, fue a su casa... O lo paran, tuvo un accidente, se sintió nervioso, la persona va al almacén y se compra una cerveza y empieza a tomar, pero al momento que iba conduciendo no iba tomando, eventualmente, sino que tomó posteriormente. Si uno no tiene la custodia desde el momento que tuvo el accidente hasta el momento del examen, alguien que lo custodie, puede pasar eso, entonces la espirometría perdería el valor jurídico que tiene. Porque si ustedes leyeron la ley dice: "*al momento de conducción*". Esa es otra de las cosas que nos reclaman: que estaban estacionados, que estaban parados al momento de eso, que sí está tomando dentro de su vehículo ¿y qué delito es?, porque si no va circulando, no va conduciendo, no es ningún delito o ninguna falta administrativa -mejor dicho-.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el Edil señor Lizuaín.

SR. CARLOS LIZUAÍN. Quisiera hacer una pregunta, porque aquí vemos en la gráfica que se está mostrando, que dice "*Serie*". ¿Qué significa "*Serie*"? Porque veo cada tres meses; "*Última calibración*" y "*Vencimiento*", "*Última calibración*" y "*Vencimiento*". ¿Hay una diferencia entre cuando se calibra y cuando se vuelve a calibrar?

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Los tres meses.

SR. CARLOS LIZUAÍN. ¿Pero qué diferencia puede dar en los resultados?

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. El aparato de medición puede dar una medición errónea. Según quién lo calibra la medición puede ser más arriba de lo real o por debajo de lo real.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. El fabricante no va a saber a priori cuántas espirometrías se va a realizar con el aparato. El tema es que se prevé que un aparato utilizado de la forma en que lo utilizamos nosotros, en forma permanente, tiene que ser calibrado en tres meses. Yo tengo esa postura. Si el aparato está calibrado en tres meses, dentro de los tres meses, y no marca ningún error ni nada, el aparato funciona. Si el aparato está calibrado a los tres meses y un día, por más que no se haya utilizado y que

esté funcionando no se están dando las debidas garantías porque el fabricante prevé tres meses.

SR. CARLOS LIZUAÍN. Gracias.

DR. ULISES GARCÍA. Tengo entendido que el uso continuo del espirómetro... Si en un día se hacen quince espirometrías tira, pero si pasás esas quince ¿el rendimiento por la batería baja o sigue?

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Se vuelve a enchufar.

(Dialogados).

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Hay una carga mínima para trabajar que hay que revisarla antes de salir a la calle, y una carga que llegaría hasta el máximo. Cuando se baja esa carga mínima hay que volver... Y más o menos anda en quince.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. El tema de la carga es un problema de ajuste del aparato. El aparato necesita mucha batería porque tiene un catalizador que aumenta su temperatura hasta en casi cuatrocientos grados. Esto es lo que nos garantiza que nosotros podamos soplar después de que sopló otra persona que sí estaba alcoholizada, porque el aparato se autolimpia, entonces aumenta la temperatura del catalizador, elimina todas las partículas de alcohol y eso consume mucha batería.

El importador nos garantiza que el aparato puede hacer hasta treinta espirometrías con una carga al máximo, pero después del año de utilizar esa batería nos recomienda que hagamos la mitad de las pruebas y después lo volvamos a cargar, porque si no, las baterías se agotan mucho. Pero nosotros estamos trabajando con aparatos que datan de seis a siete años y hasta ocho quizás, y las baterías todavía están funcionando. En algunos casos aislados hemos tenido que hacer un gasto innecesario de cambiar una batería.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Como les hablaba, en el tema de la calibración y la verificación de las baterías nosotros estamos llevando un sistema casi similar al que utiliza el representante para llevar un control interno nuestro de cuándo y cómo tenemos que calibrar o mandar un aparato a calibrar o a cambiar su batería.

Acá vamos a hablar un poquito de lo que es el espirómetro, el que manejamos nosotros en particular y muchos de los que hay en el medio trabajan más o menos igual

El espirómetro por dentro tiene un disco que está saturado en electrolitos, que es el disco del que hablaba yo que se sobrecalienta a cuatrocientos grados para eliminar las partículas. En ese disco se impregna el aire aspirado que divide las moléculas de alcohol de los electrones, y éste a su vez lo convierte en cargas eléctricas y nos transmite en el display un valor digital.

Aquí vemos cómo está compuesto el aparato por dentro.

En el aparato que nosotros utilizamos lo primero que tenemos que tener en cuenta como regla de oro -esto es para los policías y los inspectores presentes- es

verificar la carga de la batería. Eso es lo más importante para saber que nosotros vamos a salir y vamos a hacer un trabajo correcto.

¿Cómo verificamos esto? El aparato tiene que estar enchufado y tenemos dos medidas, una carga óptima de 4,1 -el que lo ha utilizado sabe más o menos- y una poca carga que es de 3,7; con ésta sabemos que no podemos utilizar el aparato porque no vamos a poder hacer más de dos o tres pruebas.

El aparato cuenta también con un boquilla descartable. Tenemos que comprarlas por cantidad para abaratar costos. En nuestro caso encontrábamos boquillas de este tipo que tenían el precio de U\$S 1 y como les decía mi compañero nosotros hicimos más de ocho mil espirometrías en el 2007. Para aligerar los costos optamos por comprar boquillas en otro lugar a la cuarta parte de precio y tenemos un sistema bastante peculiar que es que nosotros les damos las boquillas usadas al Hospital Policial y ellos las esterilizan y las vuelven a envasar; es un método autorizado por Salud Pública y poder reutilizar las boquillas que hemos adquirido hasta tres y cuatro veces. Esto es sobre lo que nos planteaban hoy de los supuestos costos extras que pueden tener los espirómetros.

Después de que el aparato está pronto nosotros tenemos una lectura que nos dice que podemos emitir la carga de aire. Después de un tiempo de soplar de seis a siete segundos vamos a encontrar el resultado numérico. Según el equipo que manejemos nos va a dar un resultado descrito de diferentes maneras. El aparato que nosotros manejamos nos mide la cantidad de alcohol en miligramos, pero hay otros aparatos como los que maneja la Policía Caminera en que los resultados de las espirometrías las emite en decigramos y hasta en gramos.(mm)/

Entonces, lo que tenemos que ver, como usuarios o como funcionarios encargados de hacer las pruebas, es describir bien el resultado que manejamos, para no llegar a una confusión nuestra o del interesado, en la parte examinada.

El aparato muestra otras lecturas que dependen siempre del examinado.

Nosotros tomamos como un pseudo negativo, o manifestación tácita de una negativa a realizarse una prueba de espirometría, aquella persona que le explicamos cómo es el procedimiento, que es un procedimiento sencillo, una prueba que puede hacer cualquier niño, y cuando esta persona suspende el aire o pone excusas para no soplar, o nos manifiesta causales médicas como el asma, lo más común, que no les permite soplar.

Después invito a cualquiera de ustedes si quiere realizar una prueba y se darán cuenta que es muy sencillo.

Otra de las lecturas que da el aparato son errores de funcionamiento o por poca carga, o porque soplan antes o después de que esté pronto el aparato para hacerlo.

Por lo general, cuando encontramos una persona que haya fumado o que venga fumando en el coche, recomendamos esperar unos minutos antes de realizar la prueba para no obtener falsos positivos.

Por lo general el humo del cigarrillo cuando se sopla en el espirómetro nos da valores bastante altos, entonces, es bueno dejar que la persona espere en el auto sin fumar cinco minutos, para realizar una prueba.

Lo mismo hacemos en caso de que una persona haya vomitado o venga ingiriendo bebidas alcohólicas, generalmente recomendamos que tomen agua o refresco, si tienen en el auto, si se hacen un enjuague o toman un litro de agua, eso no va a afectar

a la prueba real o al resultado de la espirometría, al contrario, es una garantía para nosotros y para la persona, que los resultados positivos o negativos que tengamos, van a ser reales.

Las variables que tenemos con los resultados de las espirometrías, una pregunta frecuente se da cuando detenemos una pareja, el conductor está por encima de los valores que admite la ley y sometemos a una espirometría a su compañera para que se lleve el vehículo y no quede estacionado en la vía pública, y a la señora le da valores por debajo, la respuesta común es: tomamos lo mismo, salimos al mismo lugar, empezamos a tomar juntos, comimos lo mismo y a mí me da más que a ella.

Bueno, en el consumo del alcohol hay muchas variables para los seres humanos, todos somos diferentes, estamos genéticamente constituidos diferente, entonces el alcohol nos va a afectar de diferente forma.

Las variables que tiene el alcohol son: la cantidad -eso sin lugar a dudas-, la velocidad de la ingesta -eso es importante, recuerdan esa curva que veíamos de bebedor lento, bebedor rápido-, el tipo de bebida ingerida -esto es una variable bastante común y es importante-, también es una variable común la cantidad de alimento ingerida, la edad del examinado, la tolerancia al alcohol -hay personas que están más acostumbradas a tomar que otras-, sexo, peso corporal, y aunque no lo crean, la hora en el día en que se consume el alcohol, nuestro organismo funciona como un reloj, sabe cuando es de mañana, cuando es de tarde y cuando es de noche, y el alcohol va a afectar a dos individuos de diferente manera si uno consume de mañana y otro a la noche.

Acá hay un ejemplo claro de lo que es la variable del sexo: dos personas de diferente sexo, con el mismo peso, consumieron la misma cantidad de alcohol y el mismo tipo de alcohol; en el caso del hombre el valor que obtuvimos en la espirometría no llegó a sobrepasar lo que permite la ley, en el caso de la mujer sí sobrepasó mucho más de lo permitido.

Acá hay otro método de control de alcohol, poco usados en nuestro medio...

(Se proyectan imágenes)

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- Esos métodos se utilizaban antes de la aprobación de la Ley 16.585, se ponía que la persona estaba en estado de embriaguez, porque no podía realizar esas pruebas.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ.- El estado de embriaguez se establecía de acuerdo a quien hacía la prueba, o por el avanzado estado que presentara el conductor.

Ahora vamos a ver cómo confeccionamos el acta de espirometría, pero para mejor ilustración tenemos el acta de espirometría de la Policía de Río Negro.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- Uno de los temas que no considera esta acta y que no lo hemos cambiado en el sistema de computación, es que está la ley vieja; en la nueva acta está la ley nueva, pero la parte dispositiva es la misma.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ.- Lo importante en el acta de espirometría es llevar un registro numerado de lo que es el formulario; nosotros colocamos el número del equipo de espirómetro con el que trabajamos por posibles errores y equivocaciones, cubrimos muchos aspectos de lo que es la prueba, como por ejemplo, la fecha, hora, lugar y la causa por la cual se hizo la prueba, después colocamos el resultado e identificamos a la persona, hacemos una filiación bastante básica de lo que es el examinado, identificamos el vehículo, y después por lo general hacemos algunas preguntas al examinado.

Siempre cuando entregamos el formulario, notificamos a la parte interesada de las consecuencias y las sanciones que tiene este examen si da positivo.

DR. ULISES GARCÍA.- Veo que en el acta falta algo: advertirle a la población el derecho que tiene a hacerse el examen de alcoholemia.

Yo acabo de hablar con el Director de Caminera y van a incluirlo en la impresión porque no la ponen, queda sujeto a que el funcionario advierta o no de ese derecho.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- El comisario Olivera y otras personas que hemos ido a la UNASEV, que estamos trabajando con la nueva elaboración de un acta, y yo fui quien solicitó esa medida y también tenemos que establecer la nueva tolerancia 0 a otros conductores, porque eventualmente pueden ser afectados, porque dice 8 decigramos y le da menos, tienen que saber que existe tolerancia 0 para ellos y las consecuencias de la negativa. Eso es importantísimo.

Se intenta darle las máximas garantías al individuo.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ.- Estas son algunas de las imágenes que hemos tomado de accidentes de tránsito en Montevideo y Canelones.

(Se proyectan imágenes)

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- Ahí parece que es un conductor que está en estado de embriaguez, y lo que se ve es un bombero después de ver los efectos que causa un accidente de tránsito por conducir en estado de embriaguez, no es él quien estaba bebiendo.

(Se exhiben imágenes)

Ahora vamos a mostrarles, por medio del señor Presidente de esta Junta, cómo se realiza la prueba. Van a ver que es algo muy sencillo.

(Se procede a realizar la prueba)

SR. CARLOS LIZUAIN.- ¿Si la boquilla no es limpiada, hay alguna afectación?

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- El trabajo que hace de depurar es para que no queden residuos de antiguos resultados. Por eso demora tanto.

Vamos a dar, someramente, principios de la Ley de Tránsito.

Uno de los principios fundamentales de derecho de tránsito es la responsabilidad por la seguridad vial, que está establecido en la propia Ley de Seguridad Vial, Ley 18191.

Tenemos que tener en cuenta el orden normativo que existe en el Uruguay. Primeramente está la Constitución de la República, en su artículo 7, protege ciertos derechos, salvo normas de interés general, dentro de esos derechos está la libertad y dentro de esos derechos el artículo 37 habla de la libertad de circulación de las personas que se pueden desplazar de un lado a otro, pero esa circulación de las personas se puede limitar por una ley de interés general.

Esa ley de interés general es la Ley 18191, que es la Ley Nacional de Seguridad Vial, el objeto de la misma es la seguridad en el tránsito y preservar la integridad física de los individuos, que como bien jurídico es tutelado.

Anteriormente teníamos el problema de que había 19 ordenanzas, y había un Reglamento Nacional de Circulación Vial; ustedes estaban acá en Río Negro, dentro del ámbito departamental, podría haber un artículo que no se prohibía el uso del casco, pero venía una persona sin casco, la veían como no existía la previsión de circular sin casco, no le hacían nada, (lv)/ avanzaba un metro, diez o quince en una ruta nacional, que estaba el Reglamento de Circulación Vial y que exige que las personas tienen que usar casco, entonces no puede ser que para una persona dentro de un departamento podría estar aplicada a dos leyes distintas, una ley interna y otra del reglamento, y a su vez que no sea compatible con la legislación de otro lado. Porque ustedes cuando le hacen el examen psicofísico, la prueba le toman la ordenanza de su departamento, no sé si le toman el Reglamento Nacional de Circulación Vial, y la persona circula tanto en su departamento como en las rutas nacionales.

Y a su vez hay convenios internacionales, como puede ser el convenio de Viena, que fue ratificado por la Ley 15.011 y el manual interamericano de normas de señalización que fue aprobado por la Ley 15.322. Las otras leyes especiales son de caminos vecinales y la 18.113 –a la que después se va a referir- que es la creación de la UNASEV.

Esto es de lo que estamos hablando, diferentes ordenanzas, en el caso de Montevideo está el Decreto 19.023, que es del '78, que era la ordenanza de Montevideo que sigue en vigencia, y diferentes reglamentos nacionales de circulación. Y que a su vez podrían llegar a ser incompatibles entre sí. Por eso el artículo diez de la Ley 18.191 lo que hace es crear una base única nacional normativa para todo el territorio nacional. Dentro de esa base normativa no prohíbe que cada departamento tenga su ordenanza y que puede tener más disposiciones, pero no puede tener disposiciones que sean incompatibles con los principios de la nueva ley.

Y los órganos competentes para la fiscalización –como deben saber- son las intendencias municipales, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Jefatura de Policía, que puede ser a través de la Dirección Nacional de Policía Caminera y la Jefatura de Policía de cada departamento, que en algunos existe Tránsito y en otros no. O están por formarse.

Dentro de los principios fundamentales del Derecho de Tránsito. ¿Por qué son fundamentales los principios? Porque conociendo los principios se conoce la normativa. De los principios emana la normativa. Y uno de los principios fundamentales es la

libertad de tránsito. Pero esa libertad no puede ser que atente contra la seguridad del tránsito.

Después está el principio de Seguridad Vial, que también está referido en la nueva ley, que uno de los principios fundamentales es abstenerse ante la duda. O sea, ustedes están en una calle en la que son prioritarios, ya sea porque lo establece una señalización o porque circulan por la derecha, pero tienen la duda de cruzar o no, la ley les prevé que se tienen que abstener por un principio de seguridad vial.

Y el principio de conducción dirigida es que cada individuo debe ser dueño del movimiento del vehículo que conduce. No puede ser que un vehículo sea el dueño del movimiento de ustedes. Ustedes con los elementos de seguridad que cuentan, como pueden ser los frenos, la aceleración y todo eso, tienen que ser dueños del movimiento del vehículo. En este caso es un camión en el que el chofer no fue dueño del movimiento y se fue a la banquina.

Otro principio fundamental es la regularidad técnica del vehículo. Los vehículos tienen que estar en condiciones de circular. La ley nueva prevé el retiro de los vehículos que no se encuentren en condiciones de circular. En Montevideo existe lo que se conoce como computez, que es una inspección técnica vehicular que se le establece a los vehículos para darle una certificación de que se encuentran en condiciones de circular.

Otro principio que está en desuso es el principio de confianza. Uno tiene que prever que las personas van a respetar las normativas de tránsito. Si bien está en desuso porque ahora casi nadie respeta la normativa de tránsito, ustedes como inspectores o si están en la calle o como usuarios de la vía pública tienen el deber de respetar las normas de tránsito y saber que las demás personas tienen que respetarla.

Otro principio es el de idoneidad. La persona tiene que ser idónea para conducir. Por eso es importante que se exija en materia de darle la licencia de conducir. Y la ley nacional prevé que los requisitos sean los mismos para todo el territorio nacional. No sé qué exigen acá en Río Negro, si es compatible a la otra normativa...

Y otro principio fundamental es el de conocimiento. Las personas que son usuarios de la vía pública tienen que tener conocimiento de la legislación. En ese principio estamos cometiendo un error –creo que en todo- que a los conductores se les toma un examen para darle la licencia habilitante, pero para los peatones no se les enseña. Y a su vez la legislación prevé ciertas obligaciones para los peatones. Pero como no hay sanción para el peatón, también hay desconocimiento de parte de los mismos.

Otro principio fundamental -y está establecido en la Constitución- es que no se puede prohibir lo que la ley no prohíbe. Ustedes como fiscalizadores en la calle no pueden prohibir a una persona si no hay nada que lo establezca. O sea, no le podrán decir “usted no puede circular por acá” si no hay una ley que lo establezca o una normativa que lo establezca.

En Montevideo, no sé si en la ordenanza de acá, se trata de proteger al usuario más desprotegido. En las intersecciones y en toda la ordenanza se prevé para las

personas ancianas, discapacitadas o niños ciertas prerrogativas, que aunque no se den las garantías suficientes se tiene que prever, por ejemplo en la calle cuando cae una pelota se sabe que viene un niño atrás. Aunque sea en la mitad de la calle, ustedes tienen que prever eso. Y esos usuarios son protegidos por la ley.

En el tránsito se manejan dos factores que son fundamentales, o dos extremos: uno es la funcionalidad del tránsito. Todos quieren que el tránsito sea fluido. Ustedes cuando salen en su vehículo quieren llegar rápido a su casa. Pero a su vez el tránsito tiene que ser seguro. La ley prioriza la seguridad. En el tema de la normativa tiene que haber una debida conjunción entre funcionalidad y seguridad. Si bien queremos un tránsito seguro tiene que ser funcional, porque si no es funcional no estaría cumpliendo su función, volveríamos a los tiempos de antes de la carreta.

Hay ciertos elementos que están previstos en la normativa que pueden alterar o provocar accidentes, como puede ser el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y drogas o la falta de atención en el manejo. Conducir vehículos en condiciones antirreglamentarias –lo que había dicho- y realizar una mala maniobra, ya sea por desconocimiento o por temeridad. Muchas personas conocen la normativa pero igual... saben que no pueden cruzar con luz roja e igual se tiran; saben que para hacer un cambio de dirección tienen que tener ciertos requisitos y no lo realizan, ya sea por tiempo, temeridad...

El tema de velocidad, si bien hay zonas que están establecidas en la ley siempre se previó que tiene que estar adecuadas a los lugares y las circunstancias, no es lo mismo manejar de noche, manejar en condiciones de clima inadecuado como puede ser de lluvia, pavimento resbaladizo que manejar en otras condiciones. Por eso es fundamental cuando se realizan los partes dejar bien asentado cómo estaba el clima, cómo estaba el pavimento, si había iluminación o no, en qué zona fue. Eso es fundamental. (ld)/

El límite permitido de espirometría -como establecimos- es de ocho decigramos por litro de sangre, la ley propone un cambio gradual, llegar a tres decigramos por litro de sangre en el término de tres años, lo va a fijar el Poder Ejecutivo.

El proyecto original presentado a la Cámara de Representante establecía los tres decigramos por litro de sangre, después cuando pasó a la Cámara de Senadores por un estudio y factores políticos se dijo: “no, no podemos hacerlo tan tajante, vamos a preverlo de forma gradual”.

¿Los funcionarios habilitados para realizar espirometría? Con la Ley 16.585 los únicos eran los funcionarios del Ministerio del Interior, la nueva Ley prevé otros -ya los habíamos nombrado- que son: los funcionarios de las Intendencias Municipales y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se establece también dos tipos de exámenes: espirometría y alcoholemia, ya vimos sus diferencias, si tienen alguna duda después...

Para la espirometría los funcionarios habilitados son los del Ministerio del Interior, actualmente los de las Intendencias Municipales y los del Ministerio de Transporte y Obras Públicas debidamente capacitados.

La prueba de alcoholemia se hace con un técnico, médico o enfermero habilitado por el Ministerio de Salud Pública que tiene que seguir las pautas y las recomendaciones con el protocolo que la Ley prevé.

EDILA PROF. GLADYS FERNÁNDEZ. Podría explicar ¿cómo se coordina entre las distintas instituciones?, lo pregunto por el caso puntual de acá para aplicar todo lo que ustedes enseñan en nuestro departamento. Estamos pasando por situaciones muy difíciles al grado que hace poco se atropelló a una inspectora de tránsito. Hemos tenido algunas idas y venidas con respecto al tema de la espirometría, es decir ¿quién tiene el espirómetro? ¿quién está capacitado para aplicarlo? Y descoordinaciones en ese sentido entre el Ministerio del Interior y la Intendencia, según lo que uno percibe desde afuera y lo que percibió la ciudadanía, después las cosas se aclararon un poco.

Hoy no veo a nadie de la Intendencia Municipal de Río Negro, creo que fueron invitados por la Comisión de Tránsito de la Junta Departamental, entonces eso nos preocupa, ¿cómo coordinan específicamente estos temas con la Intendencia Municipal de Montevideo? Aplicando todo lo que nos están enseñando, para saber cómo se puede coordinar.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Es que la Intendencia Municipal de Montevideo realizaba controles de espirometría, no ellos, eran funcionarios nuestros en coordinación con ellos entonces ya fueron... Hay otra realidad, se realizan muchas espirometrías por día, vieron todo el mecanismo. El Agente Mario Suárez era uno de los contratado por el Art. 222 a realizar las mismas dentro del Departamento de Montevideo porque era un funcionario del Ministerio del Interior debidamente capacitado, y ellos observaban lo que podía llegar a suceder. Ustedes, o sea todas las Intendencias del interior, están muy en pañales en estos temas porque recién con la aprobación de esta nueva ley están autorizados a realizarlos. Cuando llega un policía nuevo -que le pasa lo mismo que a ustedes-, hay una institución que sabe cómo hacerlo y la persona va adquiriendo conocimientos con la práctica, no es que le demos un espirómetro y salga a la calle, lo maneja gente que está capacitada y a su vez va adquiriendo experiencia práctica, ustedes quizás no tienen ese referente porque la Policía de Río Negro ¿cuántas espirometrías hacía? Muy pocas.

AGTE. 1ª OSCAR VASELLA. Se hacen ochocientos en el año.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Sí, la Jefatura, pero los funcionarios de la Intendencia prácticamente no estaban presentes cuando ustedes las realizaban, ¿hacían operativos conjuntos con la Intendencia?

AGTE. 1ª OSCAR VASELLA. Le realizábamos la prueba a la persona y le elevábamos una copia a la Intendencia cuando daba positiva. El otro día le elevé a Jefatura y ésta se la manda a la Intendencia.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Una cosa es que tengan copia del acta y otra es que tengan experiencia práctica.

Ustedes hicieron ochocientos espirometrías en el año anterior, pero ¿había un funcionario de la Intendencia observando cómo las realizaban y qué podía suceder? No había. Entonces, le dan el arma pero no le dicen cómo disparar o sea le están dando el

control de espirometría pero no tienen la experiencia práctica y si no tienen a una persona que tenga algo de experiencia, le va a pasar eso, o alguna coordinación con ustedes para decirles: “bueno, salgan con nosotros, vean qué puede suceder”, ahora con esta charla va a ser fundamental, espero que les sirva de algo.

AGTE. 2ª GUSTAVO ALMIRON. Los controles con la Intendencia empezaron hace poco y se hacen con el mismo sistema que lo hacen ustedes en Montevideo, nosotros estamos autorizados...

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. ¿Cuánta gente está habilitada?

AGTE. 2ª GUSTAVO ALMIRON. Cinco.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Nosotros tenemos muy buena experiencia en Florida, porque allí hay dos funcionarios que pertenecieron a la Policía de Tránsito de Montevideo, adquirieron la experiencia de más espirometrías y calles, y las transmiten a los policías de su ciudad. Estaría bueno un intercambio de dos o tres jornadas para inspectores, no teóricas sino de ir a la calle y controlar el tránsito.

Además cuando realizan ese tipo de controles tendrían que tener prestación de garantía porque las reacciones de la persona cuando se les constata alcohol pueden ser diversas, pero al ver un uniforme quiera o no los intimida, si son funcionarios municipales no tienen armas, no los pueden llevar detenidos, se puede generar otro conflicto.

Ahora que están habilitados a realizar los controles siguen contratando el 222 como prestación de garantía. Eso es bueno, tienen que coordinar con el Ministerio de Salud Pública -que les voy a seguir dando palos hasta que lo arreglen-.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Lo mejor es la práctica para hacer este trabajo, si coordinan entre la Intendencia y la Policía para hacer operativos en conjunto van a adquirir mucha experiencia, los inspectores van a aprender cuál es el funcionamiento exacto del aparato, cuáles son las mañas que tienen los conductores, no se olviden que éstos tratan de hacer muchas cosas para evadir la prueba, porque tienen una sanción muy grave.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. En la instrucción que estamos impartiendo a nuestros funcionarios, a los que están llegando, además de darles todos los conceptos de espirometría tenemos un taller de relaciones públicas para simular ciertas situaciones de stress o de conflicto con el particular, para que el funcionario reaccione de forma cortés y a su vez cumpliendo la normativa. (mg)/

El hilo es muy fino entre hacer cumplir la normativa y actuar en la calle, porque es muy fácil andar entre papeles; yo digo mi caso, a veces, si bien soy ejecutivo y estoy en la calle, muchas veces cuando me llegan los reclamos, es muy fácil estar entre papeles, y ver la parte práctica me ayuda bastante y espero que a todos también.

SR. SERGIO MILESI. Una preguntita que me había quedado un poco colgada pero tiene relación con esto. Hoy ustedes decían que cuando viene en un vehículo una pareja y a uno le da positivo... el tema es el siguiente: si viene uno solo o a los dos les da positivo, que seguramente de esos casos tienen que haber tenido muchos, ¿cómo

proceden para que no puedan seguir conduciendo?, porque el vehículo tiene que quedar ahí.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. El vehículo queda ahí. Tienen que llamar a una persona responsable para que lleve el vehículo y en el caso de que no llegue el responsable, lo llevamos a la seccional. No es lo indicado; lo indicado, si la persona no se encuentra en condiciones de manejar, es llamar a un médico, porque nosotros no tenemos que pensar sólo en recaudar, sino que tenemos que pensar que es una persona que en ese momento está incapacitada, no sólo para manejar sino en su vida diaria. Lo dejamos ir, deja el vehículo ahí, va caminando, va a cruzar en el medio de la calle, lo van a atropellar... tenemos que asegurarnos que esa persona esté en condiciones, y para eso me parece que un centro médico es lo indicado.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Nosotros hemos cambiado un poco los criterios de trabajo. Un caso que sucedió con la Intendencia, nos hizo un poco cambiar. Trabajando con la Intendencia detenemos un vehículo, como rutina, un sábado de noche; realizamos una espirometría a las 5 y 10 de la mañana, le da positivo, pero la persona venía acompañada por otras más. Se les hizo la espirometría a los que manejaban, tenían licencia de conducir, les dio negativo a dos; uno de ellos quedó elegido como el conductor y se llevaba el auto y a la persona, el conductor original. Se le aplicó la sanción, se le entregaron las copias de las actuaciones, y a las 6 menos 10 de la mañana, 50 minutos después, apareció muerta en una playa, fuera del departamento de Montevideo. Entonces eso nos llevó a cambiar un poco la forma de actuar. Ahora a la persona la llevamos a un centro asistencial si el estado de ebriedad es muy avanzado, o si no, de lo contrario, lo conducimos a una seccional, junto con el vehículo, y que de la seccional lo vengán a retirar personas de su domicilio o que quien disponga su libertad sea un juez.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Ustedes tienen que ver que este asunto es una tarea multidisciplinaria. Está la tarea nuestra, está la tarea de la Intendencia, está la tarea del Ministerio de Salud Pública y está la tarea de los jueces. Por algún lado hay que tomar conciencia de que es un fenómeno social que afecta a todo el mundo. El Ministerio de Salud Pública hasta el momento no ha tomado ninguna medida al respecto; tampoco creo que se ha planteado de la oficialidad de alguna forma; puede ser que provenga de las Intendencias Municipales o puede ser que intervenga la justicia, para que todos trabajemos en forma conjunta, porque estamos trabajando sobre lo mismo: la seguridad vial, que es un fenómeno que afecta a todos los ciudadanos, no sólo al conductor sino a todos los usuarios.

AGTE. 2ª GUSTAVO ALMIRÓN. Nosotros acá nos manejamos distinto a ustedes. Por lo que dicen, la Jefatura allá cobra la parte de multas; acá se eleva todo a la Intendencia.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. El tema monetario, si bien a todo el mundo le gusta cobrar el dinero, es un tema secundario; estamos en el tema de seguridad vial; yo apunto a que se mejore la seguridad vial, y para eso tenemos que coordinarnos, no para ver quién le cobra o quién le deja de cobrar; para ver que esa persona, que va manejando con alcohol, que ya vimos los efectos que tenga, sea tratada, y que no afecte a otras personas o no se afecte a sí misma.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Para nosotros en una ciudad de un millón y medio de habitantes, con quinientos mil o seiscientos mil vehículos, como se prevé tener ahora a fines del 2008, las coordinaciones a veces se hacen difíciles, pero a veces levantando el teléfono se pueden lograr. Nosotros hemos tenido, por ejemplo, operativos que tiene la Intendencia por un lado y la Policía por el otro, y llega determinada hora del día que nos encontramos trabajando en el mismo lugar, y son dos operativos totalmente diferentes que se coordinaron por lados diferentes.

Ustedes tienen una ciudad un poco más chica, y en ciudades y pueblos chicos se conoce todo el mundo; las coordinaciones –hablando en gaucho- se pueden hacer al mediodía, comiendo. Si esta noche es fin de semana y se abren varios centros nocturnos en el lugar, bueno, coordinémonos, unos nos paramos de un lado y del otro, y es bueno trabajar entre la Policía y los Inspectores, unos para adquirir experiencia y los otros para liberarse del trámite administrativo, como decía él, del cobro de la multa, del llevar los papeles hasta la Intendencia el lunes.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. El tema está también en coordinar para prevenir, es decir, coordinar para hacer política de prevención.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Y la gente cuando ve que hay dos organismos trabajando en conjunto, ve los controles de otra manera.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Hay que eliminar lo que es el amiguismo. Sabemos a veces que personas –yo soy de un pueblo- conducen en estado alcohólico, y decimos “¡ah!, ¡el borracho de pueblo!, ¡no pasa nada!”, pero cuando pasa son fenómenos graves. O sea, hay que prevenirlo, por más que sea el vecino, el amigo, el de la esquina, “¿cómo vamos a matar a ‘Juancito’, ‘Pedrito’?”. La prevención por encima de todo y que si esa persona es un alcohólico de tipo enfermo, que tenga la debida atención.

SGTO. 1º OSCAR VASELLA. Nosotros a pesar de ser un departamento chico, el crecimiento de accidentes ha sido alarmante. De tener un accidente por día en el 2005, pasamos a tener 2,7 en lo que va del 2008.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. El tema es que nosotros actuamos muchas veces tarde, cuando ya ocurrió el accidente. O sea, al término “accidente” hay que borrarlo, el “siniestro”. Un accidente es un tema fortuito; esto no es ningún accidente, es un siniestro provocado casi el 91 % de las veces por culpa del hombre, y las otras que se dice que son cinco técnicas, también por culpa del hombre –para mí-, por no revisar el vehículo. Para mí el 100% es por culpa del hombre; las máquinas no nos gobiernan.

SGTO. 1º OSCAR VASELLA. El número de espirometrías positivas también es importante. Por ejemplo, en el mes de febrero tuvimos 63, 12 por debajo del límite y 18 positivas.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Tienen un nivel altísimo, más alto que el nuestro. Es bastante alarmante. ¿Por qué no se prevé un control de rutina antes de que sucedan los accidentes?

SR. PRESIDENTE. Es lo que hay que aclarar, que todo este tipo de controles de espirometrías son por accidentes. Acá no se hace control preventivo a discreción a la salida de un baile, como ustedes recién comentaban.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Si bien a la salida del baile hay que prever que hay que dejar que se enjuague la boca, tener ciertas garantías, porque si uno le hace el examen enseguida, va a dar un falso positivo que sería el alcohol en boca, no el alcohol, porque el alcohol se deposita en los pulmones. El alcohol que queremos sacar se deposita en los pulmones, y por eso el soplido y los cinco segundos, para extraer lo que está profundo en los pulmones; a nosotros el alcohol en boca no nos interesa y tenemos que dejar que tome agua, que se haga enjuague bucal; no nos va a variar el resultado y nos va a dar un verdadero positivo. Hay que tener ciertas garantías.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Los controles rutinarios siempre son importantes. Nosotros ahora estamos en los operativos nocturnos; ya pasamos por el control de rutina. Ahora lo que estamos tratando es de que, como nosotros colocamos los controles en lugares precisos, rutas de escape que tienen los lugares donde se concentran los centros bailables, ahora lo que hacemos es dar otros pasos: (mc)/ tenemos policías e inspectores trabajando de civil para poder saber cuáles son las rutas de escape que están utilizando los que concurren a los centros bailables. Porque en el tema del alcohol no lo vamos... la gente no toma conciencia –por más que le hablemos- de que es un problema muy grande.

Tenemos que llegar al punto de sancionarlos para que tomen conciencia de lo que es. Pero llegamos al punto de quitarles 15 U.R. (Unidades Reajustables) y retirarles la licencia por el término de seis meses, que me parece una sanción bastante grave. No hay más remedio.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. El tema de la legislación, que para mí está mal. Se prohíbe conducir en estado de embriaguez; se inhabilita a la persona –inhabilitado significa no habilitado- pero no se le prohíbe seguir conduciendo. El Juez me va a ayudar... no sé qué solución legal le ve.

DR. ULISES GARCÍA. (Juez de Paz, Sección 6ª, Cardona). ... el Parlamento exige pero no legisla. En una época aplicábamos el criterio de “desacato por incumplimiento a la norma”. Se le notificaba, reincidía y varias personas que eran de esos “conocidos” que no le daban bolilla a nada, se lograron procesar por “desacato”.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. El proyecto de la Cámara de Representantes prevía delitos de carácter penal... Cuatro o cinco delitos –tipificaciones como temeridad, exceso de velocidad, conducir por encima de ciertos niveles de alcohol- esa parte se pasó a Legislación y Código del Senado, vamos a ver cuándo sale. Estamos en un vacío legal que es alarmante.

DR. ULISES GARCÍA. En el nuevo Código están evaluando la posibilidad de eliminar las faltas. Y tenemos una infraestructura, cuando en Argentina un Juzgado de Paz hace la parte de faltas...

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Es que muchas veces se le culpa a la Justicia que no actuó, pero si la Justicia no tiene la herramienta jurídica para actuar...

No hay pena sin ley que lo establezca. Hay que reformar primero las leyes, y que después trabaje la Justicia; y que trabaje, que la haga cumplir.

DR. ULISES GARCÍA. El tema de trabajar conjuntamente tránsito con todos, el efecto que tiene es de que es preventivo en el fondo... Ahora todo eso cambia con la nueva ley. Que sería saludable.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Que siguiéramos trabajando juntos, es lo que propongo como medida. El vehículo puede estar hurtado, la Intendencia no lo va a saber.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Hay una cosa importante: cuando uno entra a una oficina pública como usuario, a nosotros nos atiende un funcionario; le explicamos el problema y ese funcionario se retira y habla con otro –que es el que nos va a atender-.

Viene y nos dice: “los va a atender fulanito”. Voy a hablar con fulanito y le tengo que explicar todo el problema de vuelta, porque si bien yo le expliqué al primero...

¿Qué notamos nosotros? Son compañeros de trabajo, trabajan en el mismo lugar y no se coordina.

Pude haber entrado directamente a hablar con esa persona, porque la otra es un puente que no funciona. Si nosotros lo vemos así en una oficina imagínense en la calle, trabajando la Intendencia con la Policía. ¿Cómo lo ven? El conductor que está acostumbrado a violar una normativa, si hay una coordinación va a abrir los ojos y va a optar por no hacerlo, porque si los dos organismos que están encargados de controlar el tránsito y de controlar el alcohol están coordinados entre sí...

Teníamos un gran problema con el tema de la suspensión de licencias. Realizábamos un control de espirometría, daba positivo, se le suspendía la licencia, se informaba a la Intendencia, y la persona iba a la Intendencia y sacaba la licencia de vuelta.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Con la Intendencia –con todas las Intendencias Municipales- teníamos dos cosas: que no estaba el Registro Nacional de Conductores –que sería importantísimo. Otra, que nosotros aplicábamos la espirometría en Montevideo, elevábamos la licencia a la Intendencia respectiva y a veces se negaba a hacer y como la Intendencia establece: “podrá”, eso que había hoy: “suspenderlo”, no lo suspendía en forma preceptiva –porque era amigo, porque lo había sacado-.

Y otro problema que teníamos –es algo interno, pero ya que estoy-, que le cobraban la multa. Le cobraban una multa que era constatada en Montevideo, como la libreta la tenían en Río Negro, San José o Florida, iban y pagaban la multa ahí, venían a sacar un libre de multa a nosotros y nosotros le decíamos que ese pago no era válido. ¿Por qué? Porque cada uno tiene su jurisdicción.

Pero en el tema económico pasaba eso. Y le cobraban la multa y todo, por no tener una coordinación. Si la infracción fue en Maldonado que la cobren en Maldonado. Como muchas veces nos piden, personas que están internadas en Montevideo y sufren un accidente en Canelones, nosotros no podemos aplicarle la multa; hacemos el acta y lo elevamos para que le apliquen la multa ellos.

SGTO. 1ª OSCAR VASELLA. Acá en Río Negro todos han sido sancionados, todas las que hemos elevado, inmediatamente son sancionados.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Estamos viendo que la gente del interior generalmente cuando los sancionan son más respetuosos de la institución –ya sean municipales como policiales-; la gente de Montevideo muchas veces no respetamos las instituciones. Son multados y muchas veces son multados e igual reclaman o empiezan a decir que el funcionario no los trató bien o que el funcionario lo vio con mala cara o que el espirómetro estaba mal. Buscan cualquier excusa, que a veces puede ser válida, pero muchas veces...

AGTE. 2ª GUSTAVO ALMIRÓN. Otra cosa que es evidente, la seguridad que tiene el funcionario municipal con un Policía al lado, es muy distinta la atención.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Una de las cosas que habíamos visto es que con el artículo 26 de la ley anterior... La tolerancia cero en transporte colectivo de pasajeros –ahora se amplía a determinados conductores-; se mantiene en los conductores de transporte de pasajeros; a los vehículos escolares –que eso es importantísimo, transportan un bien muypreciado, que son nuestros niños-, el transporte de taxímetros, remises y ambulancias –también es importante- y transporte de más de 3.500 kilos –transporte de carga- y transporte de sustancias peligrosas –explosiva, corrosiva-, esa persona sumada a la fatiga que puedan tener por largos traslados, estaba el tema del alcohol.(nc)/

Eso puede generar un conflicto o el bien jurídico, o sea que las vidas que puede llegar a cortar una persona que maneja ese tipo de vehículo, pueden ser importantes.

Cuando se trasgredí la norma, o sea que cuando se superan los límites establecidos, se retiene la licencia de conducir y se aplica una suspensión que va de los seis meses al año la primera vez; de un año a dos años la segunda y en caso de reincidencia puede cancelarse; en este caso con la nueva ley que prevé el Registro Único de Conductores, cuando se ponga en práctica, va a haber un registro de que la persona tomó en Cerro Largo, que después tomó en Maldonado.

Otro de los cambios sustanciales es cuando se niega a realizar la prueba, como habíamos dicho, se genera una presunción de culpabilidad, la misma es relativa es decir que admite prueba en contrario pero esta prueba tiene que ser veraz, antiguamente decía que podrá aplicar oportunamente la suspensión y ahora es preceptiva y las modificaciones fueron esas, la suspensión de forma preceptiva por parte de las Intendencias Municipales al que se niega a realizar la prueba y se puede aplicar una multa hasta cien UR; en este caso se tiene que reglamentar eso, cuando se le va a aplicar veinte, cuando se le va a aplicar treinta y como se sigue.

Una de las cosas fundamentales que también habíamos visto, es que el vehículo tiene que estar en plena condiciones, es decir en condiciones reglamentarias para circular, eso está establecido en la Convención de Viena, hay una resolución del Departamento de Montevideo con el tema del computest que eso yo lo había hablado;

en el Reglamento Nacional de Circulación Vial y ahora se prevé el retiro de los vehículos que no se encuentren en condiciones reglamentarias.

Lo primero que le enseñamos a nuestro personal es qué es lo que lo ampara a trabajar y ahora con la nueva ley hay unos artículos, el 37, el 38 y 39 que los ampara más a trabajar.

Las preferencias de paso se establecen primeramente por la señalización, a falta de señalización existe lo que es la derecha, pero a su vez y como primer medida está el agente de tránsito; o sea que si el agente de tránsito está cortando una calle, por más que haya señalización u otros elementos, él es lo que prima, eso tienen que tenerlo en cuenta cuando están cortando una calle por un evento... un agente de tránsito es lo que prima, si se está cortando el tránsito por algún motivo, ya sea una manifestación o un accidente de tránsito o algo le dicen que no pueden pasar y si la persona le pregunta qué es lo que le impide, lo primero que va a decir la persona es la libertad de tránsito, el artículo 7 de la Constitución –si conoce de leyes-, pero eso de que tiene libertad de circular es lo primero que sale, y tienen que ver que en caso de que un agente de tránsito está haciendo una señalización, es decir parando el tránsito o algo, eso es lo que prima y esto mismo está establecido en los artículos 37, 38 y 39 de la nueva ley, si bien esto es de la Intendencia de Montevideo, es aplicable –por la nueva ley- a todos, en el tema de las infracciones se está tratando de llegar a que las infracciones sean para todo el territorio nacional, o sea que sean compatibles para todo el territorio nacional.

El viernes pasado la UNASEV tuvo una reunión con representantes de todos los departamentos, no se si fueron los de Río Negro, yo estuve presente y no los recuerdo, para el tema de las sanciones, o sea el de generar un registro para que las sanciones sean únicas para todo el territorio nacional, el valor de las sanciones; y eso ha generado controversias porque las Intendencias del Interior son renuentes a fijar sanciones graves, porque para sacar la libreta cobran una o dos Unidades Reajustables y sanciones de cinco Unidades Reajustables o más están ahí y no las quieren cobrar y muchas veces circular sin caso o alguna otra cosa, yo vi que no se estaba cumpliendo.

SR. PRESIDENTE.- No se utiliza casco acá porque no hay reglamentación.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- Es que el tema del caso, como hay una ley nacional que crea una base única nacional, puede ser –como había dicho anteriormente- que la ordenanza tenga artículos complementarios pero tiene que ser compatible con la nueva ley y no usar el casco no es compatible con la nueva ley o sea que es totalmente contrario a la nueva ley, pero cada Intendencia verá lo que hace.

Bueno, vemos ahora cuando procedo al retiro de una licencia. Lo primero que hay que destacar es que el único documento que se puede retirar es la licencia de conducir, ya lo deben saber, porque la licencia de conducir no es un derecho, es un permiso de carácter revocable que emite la Intendencia respectiva y como permiso caduca o se extingue.

Con la antigua ley que quedó derogada, que sigue vigente pero quedó derogada en este artículo, que era la Ley de Presupuesto, solo se podía retirar la documentación

respectiva –o sea la libreta de conducir- en caso de vehículos empadronados en el extranjero y en caso de espirometría positiva o negativa.

La nueva ley deroga este artículo y establece en el Artículo 5, Literal 3ro., dice que tanto la autoridad administrativa o judicial podrá retener la licencia de conducir en caso de resolución fundada.

¿Qué se considera resolución fundada? Uds. no lo saben y yo tampoco porque necesita una reglamentación, hay muchos vacíos legales que necesitan ser formados para una correcta utilización de la ley.

Con la creación de la UNASEV, que fue con la Ley 18713, se derogó la CONATRAM que había estado establecida por la Ley 16585.

¿Cuáles son los objetivos de la UNASEV? Son los de promover la homogenización de las leyes, o sea que todas las normativas de tránsito sean común a todo el territorio nacional, tiene que promover recomendaciones y más bien realizar la tarea educativa utilizando la estadística y todo eso, realizar una tarea educativa, coordinar con centros educativos para tratar la ley de tránsito, sería conveniente que también se sume el Ministerio de Educación y Cultura y empiecen a dar en las escuelas y liceos algo sobre normativas de tránsito, nosotros concurrimos a algunas escuelas a dar educación vial pero más bien a solicitud de parte, ahora estamos realizando educación vial para la Escuela Departamental de Policía y sería conveniente que todos o que cada uno tenga un área de educación vial y que sea efectiva en cada departamento. (ms)/

(Dialogados).

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. La UNASEV lo que hace es a cada unidad ejecutora... Ellos no tienen un centro de estadística todavía. La estadística dentro de Montevideo la coordinan con nosotros, que tenemos la estadística dentro del cono urbano de Montevideo, después le piden a Caminera las rutas nacionales, que tendría que tener de cada departamento también. No tienen un centro que coordine todo, pero sí la solicitan y establecen estadísticas.

No se olvide que la UNASEV fue creada recién el año pasado, hace poco, y están tratando la nueva normativa. No están dando cumplimiento a lo que establece totalmente la Ley como ustedes no están dando cumplimiento a la nueva Ley como nosotros quizás en algunas áreas tampoco estamos dando cumplimiento. Es todo muy reciente, y como reciente es todo muy perfectible, o sea, se tiene que mejorar.

Pero ese objetivo es para prevenir accidentes. Es decir, vamos a vigilar para ver cuáles son las causas que provocan accidentes. El objetivo de la Ley es prevenir el accidente, prevenir el siniestro, llegar antes de que suceda. Para eso sirven las estadísticas: para que sepan los inspectores municipales dónde controlar, para que sepa Policía Caminera dónde controlar.

Yo en Montevideo veo que hay veinte, veinticinco, accidentes en un lado, entonces voy a mandar unos agentes a ese lugar a ver qué sucede, si es porque la gente no está respetando los carteles... Porque muchas veces en Montevideo la gran mayoría

de los accidentes se producen donde hay carteles que dicen “Ceda el paso” o “PARE”, entonces quiere decir que la gente no está respetando los carteles.

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Del total de accidentes que tenemos en Montevideo un 90 % de accidentes son producidos en esquinas, y el 88% de esas esquinas tienen señalización. Ahora, lo peor de todo es que en la mitad, o sea en el 50% de ese 88%, esa señalización son semáforos. Ahí es donde tenemos la gran cantidad de accidentes.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Ustedes tengan en cuenta que los siniestros se producen por múltiples factores: factores físicos, factores ambientales, factores humanos, y también está la ingeniería vial. Uno, analizando la estadística de accidentes puede decir: “Acá vamos a poner una cebrá”, “Acá es necesario poner un cartel de ‘Ceda el paso’”, “Acá existe cartel de ‘Ceda el paso’ y no lo están respetando, entonces habría que buscarle otra forma, más controles.” Las estadísticas sirven para eso.

En este caso del ámbito espacial de aplicación nos pasaba que las personas estaban dentro de un shopping y no respetaban las señales de tránsito. Decían que la jurisdicción era un ámbito y podían matar a cualquiera y atropellar y no había ningún artículo que establecía que tenían que respetar ciertas normas. ¿Y quién iba a fiscalizar? ¿Los dueños del shopping? ¿Los guardias de seguridad del lugar? No son competentes para fiscalizar. Y estaban las dos doctrinas, una que decía que como era un lugar privado era responsabilidad del dueño del lugar, y otra que decía que al infringirse normativas de tránsito serían de aplicación las normas de tránsito, pero era un ámbito muy ambiguo. Ahora, el Artículo 4º establece que en lugares privados abiertos al público o parcialmente abiertos al público rige la normativa de tránsito, con lo cual ustedes como inspectores van al lugar o a un estacionamiento al que concurre gente y no le pueden decir nada. Esta nueva Ley los ampara a trabajar en esos lugares para evitar los accidentes. A veces ocurren más en un shopping en donde hay más estacionamientos que en otros lados. Hay lugares como hipercentros o shopping grandes en donde hay más circulación que en otros lugares.

Y además prevé ciertos elementos de seguridad, que son elementos de seguridad pasivos, o sea que no van a evitar los accidentes pero sí van a reducir la consecuencia del mismo, como el uso del casco, como el uso del cinturón de seguridad no sólo para el conductor y pasajero sino también para los que van atrás, para todos en el caso de escolares, para el transporte de carga, para los ómnibus que tienen cabina, conductor a acompañante.

Y el uso de luces cortas que ha tenido una controversia en todo el territorio nacional por el hecho de la batería y todo eso. El tema del uso de las luces cortas se sacó de un estudio de los Estados Unidos que decía que reducía el 40% de los accidentes dentro del clima de los Estados Unidos, en donde puede haber niebla y otros elementos.

Es importante en el caso de la espirometría -ya lo habíamos hablado pero es bueno recalcarlo- que si hay accidentes con lesionados se debe concurrir. Si no se concurre se estará incurriendo en falta grave y cualquier Juez puede tomar en cuenta eso y terminar procesando, o en el ámbito administrativo terminar en un sumario por no concurrir a hacer una espirometría en un accidente con lesionados.

Estos son los artículos que había dicho de la función primordial de los inspectores de tránsito: tienen que ser fácilmente reconocibles y visibles a distancia, no pueden esconderse para multar, ni estar atrás de un árbol o en lugares oscuros, no pueden andar persiguiendo vehículos, tienen que estar fácilmente reconocibles, porque la primera medida cuando los ven a ustedes es de apercibimiento, es educativa, la persona lo que ve es como una señal para que ahí no pueda...

Y otra cosa importante es que la persona por el Artículo 38°, que ya existía en las ordenanzas y en el Reglamento Nacional de Seguridad Vial, deben obedecer de forma inmediata sus órdenes.

A estos artículos los que están en la calle tienen que conocerlos de memoria porque muchas veces en la calle se generan conflictos e intercambio de palabras y muchas veces el encargado de hacer cumplir el tránsito queda en la nebulosa, no sabe cómo responder y lo agarra alguien más avezado o que tenga uso y terminología legal y la persona ya ni sabe qué está haciendo en algunos momentos; y es importante no hacer las cosas porque consideren que se hace así sino saber qué argumentos tienen cuando van a parar a alguien o cuando van a multar a alguien. Tienen que saber por qué lo están multando.

Y con esto terminaríamos. ¿Alguna pregunta?

AGTE. 2ª MARIO SUÁREZ. Si alguien quiere acceder al material nosotros lo vamos a dejar aquí en la Junta para que lo vea el que esté interesado.

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Y si necesitan algún material complementario nos escriben, les vamos a dejar los números de teléfono, y se los enviamos.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra la doctora Ana Monteiro.

DRA. ANA MONTEIRO. ¿Han realizado alcoholemias...?

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. Primeramente el término es espirometría, la alcoholemia es otra cosa...

DRA. ANA MONTEIRO. Hablo de alcoholemia. Si se negara a hacer la alcoholemia...

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO. ¿Cómo si se negaran a hacérsela?(mm)/

DRA. ANA MONTEIRO.- Concretamente, cuando hay un accidente de tránsito y la persona puede quedar internada, el juez pide que se releve..., pide que se deje en acta el examen a la persona.

¿Ha pasado que practiquen alcoholemia sin que se hayan dejado hacer el examen o se lo han hecho y que lo hayan rechazado...?

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- La alcoholemia la realizan los funcionarios del Ministerio de Salud Pública, el consentimiento tendrían que expedirlo ellos.

Otro tema que sucede muy a menudo, y es fundamental aclararlo, es que muchas veces el médico dice que la persona no se encuentra en condiciones de hacerse la espirometría por "tal o cual" lesión, pero tampoco le realizan la alcoholemia, entonces

todo lo que habíamos hablado de que la alcoholemia era obligatoria, no se está cumpliendo la ley porque el médico considera...

O sea, eso de falta grave tendría que incluir al médico que nos dice que no se puede practicar la espirometría porque no se encuentra en condiciones, pero él tampoco hace la alcoholemia.

Uno de los dos métodos se tiene que utilizar. Muchas veces dicen que no se puede realizar la espirometría, entonces necesitamos un certificado del médico o algún testigo que diga que el médico se negó a realizar la prueba.

DRA. ANA MONTEIRO.- Yo preguntaba si había casos en que se hubieran negado...

OF. AYTE. DR. MARCELO FAJARDO.- La alcoholemia sólo se puede hacer ante solicitud del interesado, por orden del juez o post mortem. Si no hay solicitud del interesado, no hay orden, y si la persona está muerta, no se puede hacer.

SR. PRESIDENTE.- Queremos agradecer la presencia de todos ustedes esta noche aquí en la Junta Departamental.

ooo---o0o---ooo