

## SESIONES ORDINARIAS

2018

## ORDEN DEL DÍA N° 23

Impreso el día 21 de marzo de 2018

Término del artículo 113: 4 de abril de 2018

COMISIONES DE TRANSPORTES  
Y DE LEGISLACIÓN GENERAL

SUMARIO: **Ley de Simplificación y Desburocratización para el Desarrollo de la Infraestructura. Negri, Massot y López (6.828-D.-2017.)**

- I. **Dictamen de mayoría.**
- II. **Dictamen de minoría.**
- III. **Dictamen de minoría.**
- IV. **Dictamen de minoría.**

## I

**Dictamen de mayoría***Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Legislación General han considerado el proyecto de ley de los señores diputados Negri, Massot y López, por el que se establece un Régimen de Simplificación y Desburocratización de la Infraestructura; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

## PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*LEY DE SIMPLIFICACIÓN  
Y DESBUROCRATIZACIÓN PARA EL  
DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

## CAPÍTULO I

*Actividades portuarias*

Artículo 1° – Sustitúyese el artículo 5° de la Ley de Actividades Portuarias, 24.093, por el siguiente.

Artículo 5°: La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4° debe ser otorgada por la autoridad de rango ministerial en cuyo ámbito se encuadre la autoridad portuaria nacional, comunicando dicha decisión al Honorable Congreso

de la Nación dentro de los diez (10) días hábiles contados desde la fecha del acto administrativo respectivo.

Art. 2° – Sustitúyese el artículo 9° de la Ley de Actividades Portuarias, 24.093, por el siguiente:

Artículo 9°: Los puertos y terminales particulares que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren en funcionamiento con autorización precaria otorgada por autoridad competente y conforme a las normas que regulaban la materia, serán definitivamente habilitados por la autoridad de rango ministerial en cuyo ámbito se encuadre la autoridad portuaria nacional, quien deberá comunicar esta decisión al Honorable Congreso de la Nación, dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución.

Art. 3° – Sustitúyese el inciso *a)* del artículo 22 de la Ley de Actividades Portuarias, 24.093, por el siguiente:

- a)* Asesorar a la autoridad de rango ministerial en cuyo ámbito se encuadre la autoridad portuaria nacional en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5° y 9° de la presente ley.

Art. 4° – Sustitúyese el inciso *a)* del artículo 23 de la Ley de Actividades Portuarias, 24.093, por el siguiente:

- a)* El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser: multa pecuniaria de pesos diez mil (\$ 10.000) a pesos dos millones (\$ 2.000.000) que actualizará la autoridad de aplicación conforme el índice de precios al consumidor (IPC) establecido por el INDEC, cese temporario de las operacio-

nes de un (1) día hasta treinta (30) días corridos, suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la justicia competente.

Art. 5° – Establécese que los puertos en que el Estado nacional o las provincias sean titulares de dominio y/o se encuentren administrándolos o explotándolos por sí o por terceros con anterioridad a la sanción de la Ley de Actividades Portuarias, 24.093, se tendrán de manera excepcional por debidamente habilitados mediante el dictado del acto administrativo por la autoridad portuaria nacional, siempre que acrediten condiciones de operatividad mediante la presentación ante dicha autoridad de una declaración jurada. Las condiciones de operatividad serán determinadas por la mencionada autoridad mediante acto administrativo. Una vez determinadas las condiciones de operatividad, en el supuesto que la administración no se expida dentro de los ciento ochenta (180) días hábiles administrativos desde la presentación de la declaración jurada, se tendrá por acreditada dicha circunstancia.

Dicha situación jurídica se establece sin perjuicio de la continuidad de la sujeción de los mentados puertos públicos al poder de policía inherente a la autoridad portuaria nacional y la obligatoriedad de adecuación a recaudos mínimos que se establezcan y al acatamiento de las directivas que, en dicho sentido, se les dirijan.

Art. 6° – Sustitúyese el artículo 6° del decreto-ley 19.492/44, ratificado por la ley 12.980 y modificado por la ley 26.778, por el siguiente:

Artículo 6°: Cuando por circunstancias excepcionales no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad una zona costera o cumplir un contrato por no encontrarse barcos argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente, queda autorizada la autoridad de rango ministerial en la que actúe la autoridad portuaria nacional, para otorgar permiso precario, en cada caso, a barcos extranjeros para realizarlo, y en tanto subsistan esas circunstancias de fuerza mayor, encontrándose la misma facultada para reglamentar el procedimiento, así como para delegar la mencionada autorización en quien designe.

## CAPÍTULO II

### *Aviación civil*

Art. 7° – Sustitúyese el artículo 6° de la ley 27.161, por el siguiente:

Artículo 6°: Créase la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), en la órbita del Ministerio de Transporte, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley General de Sociedades, 19.550 (t.o. 1.984) y sus

modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tiene por objeto la prestación del servicio público de navegación aérea, de conformidad con los alcances previstos en el artículo 2° de la presente ley.

Art. 8° – Sustitúyese el artículo 16 de la ley 27.161, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 16: Una vez constituida, se transfieren a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) las funciones de control operativo de la prestación del servicio público de navegación aérea y la coordinación y supervisión del accionar del control aéreo, con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.

Art. 9° – Derógase el artículo 19 de la ley 27.161.

Art. 10. – Disuélvese la Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo, dependiente de la Secretaría de Estrategia de Asuntos Militares del Ministerio de Defensa.

Art. 11. – Sustitúyese el último párrafo del artículo 22 de la ley 27.161, por el siguiente:

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), mediante cartas acuerdo, debe facilitar a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) toda información necesaria tendiente a percibir cualquiera de los ingresos y derechos establecidos en la presente ley.

Art. 12. – Sustitúyese el artículo 24 de la ley 27.161, por el siguiente:

Artículo 24: En su carácter de autoridad aeronáutica la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) continúa ejerciendo la regulación, supervisión y fiscalización de las prestaciones transferidas a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), de conformidad a las normas nacionales y las internacionales emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), como prestadora del servicio, planifica y elabora todo lo concerniente a la organización de los espacios aéreos, gestión de la afluencia de tránsito aéreo, servicios de tránsito aéreo e información aeronáutica, para su posterior elevación a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que la supervisa, publica y distribuye nacional e internacionalmente.

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) presta los servicios auxiliares a la navegación aérea y garantiza el ofrecimiento de capacitación profesional y técnica a los trabajadores de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

Art. 13. – Sustitúyese el segundo párrafo del artículo 28 de la ley 27.161, por el siguiente:

La Unidad Ejecutora de Transferencia culmina su tarea una vez finalizada la transferencia a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) de las funciones de control operativo de la prestación del servicio público de navegación aérea y de coordinación y supervisión del accionar del control aéreo con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.

Art. 14. – Deróganse los incisos *a)* y *c)* del anexo I de la ley 27.161.

Art. 15. – Transfiérense desde la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo de la Fuerza Aérea Argentina a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), organismo actuante en el ámbito jurisdiccional del Ministerio de Transporte, las siguientes competencias:

*a)* La prestación de la gestión del tránsito aéreo (ATM), la gestión de afluencia de tránsito aéreo (ATFM) y las funciones inherentes a las oficinas de reporte de los servicios de tránsito aéreo (ARO) y del servicio de información aeronáutica (AIS), en los siguientes aeródromos:

1. Aeródromo de Tandil.
2. Aeródromo de “El Palomar”.
3. Aeródromo de Reconquista.
4. Aeródromo de Villa Reynolds.
5. Aeródromo de Moreno.
6. Aeródromo de Río Cuarto.
7. Aeródromo de Termas de Río Hondo.
8. Aeródromo de Río Gallegos.
9. Aeródromo de Sauce Viejo.

*b)* Los siguientes medios para la prestación de los servicios enunciados en los incisos anteriores:

1. Los veintidós (22) radares secundarios monopolso argentinos (RSMA) fabricados e instalados por INVAP S.E.
2. El equipamiento CNS que apoya los servicios de tránsito aéreo en los aeródromos enunciados en el inciso *a)* del presente artículo (comunicaciones tierra-tierra y aire-tierra, radiodifusión, radionavegación, mensajería aeronáutica, y cualquier otro equipamiento de apoyo a dichos servicios en los aeródromos referidos).

Art. 16. – La transferencia mencionada en el artículo anterior a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), organismo actuante en el ámbito jurisdiccional del Ministerio de Transporte, se efectúa con sus respectivas competencias, cargos, créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.

Art. 17. – Dispónese la comisión de servicios y por el plazo de trescientos sesenta (360) días a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), organismo actuante en el ámbito jurisdiccional del Ministerio de Transporte, a la totalidad del personal militar que a la fecha desempeña funciones operativas en los aeródromos mencionados en el inciso *a)* del artículo 15 de la presente medida, en los mismos lugares y puestos que a la fecha desempeñan. El Ministerio de Transporte podrá prorrogar por el mismo plazo la comisión de servicios prevista en este artículo.

Art. 18. – El personal militar que comience a prestar servicios “en comisión” para la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) quedará bajo la conducción y control funcional de los jefes que dicha empresa designe.

Art. 19. – El Ministerio de Transporte está facultado para dictar las normas complementarias y aclaratorias que resulten pertinentes para la implementación del presente capítulo.

Art. 20. – Sustitúyese el artículo 516 del Código Aduanero aprobado por la ley 22.415, por el siguiente texto:

Artículo 516: A solicitud del explotador de la aeronave autorizado para operar en transporte aéreo internacional o de sus agentes, el servicio aduanero podrá habilitar, en los aeropuertos correspondientes, depósitos especiales para el almacenamiento de repuestos y demás elementos que determinare la reglamentación para la respectiva línea aérea, los que podrán ser extraídos de las aeronaves o conducidos a las mismas sin más requisitos que los establecidos para el ejercicio del control aduanero.

Asimismo, a solicitud de la empresa habilitada para prestar el servicio de atención en tierra a aeronaves, el servicio aduanero podrá habilitar en los aeropuertos correspondientes, depósitos especiales para el almacenamiento de repuestos y demás elementos que dicha empresa habilitada utiliza para la prestación de los “servicios de rampa” a otras empresas de transporte aéreo nacional y/o internacional a sus agentes.

### CAPÍTULO III

#### *Tránsito y seguridad vial*

Art. 21. – Sustitúyese el artículo 2° de la Ley Nacional de Tránsito, 24.449, por el siguiente:

Artículo 2°: *Competencia.* Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente

régimen. Asignan las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La Gendarmería Nacional y la Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrán a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional.

Facúltase a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires afectados a las tareas de prevención y control de tránsito, conforme a los convenios que a tales efectos se suscriban con las jurisdicciones.

La autoridad local correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la presente ley y su reglamentación.

Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.

Art. 22. – Sustitúyese el inciso *o*) del artículo 48 de la ley 24.449, por el siguiente:

- o*) Circular con un tren de vehículos integrado con más de un (1) acoplado, excepto lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola y las unidades conformadas por una unidad tractora con dos (2) semirremolques biarticulados.

Art. 23. – Sustitúyese el artículo 53 de la Ley Nacional de Tránsito, 24.449, por el siguiente:

Artículo 53: Exigencias comunes. Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, deben tener organizado el mismo de modo que:

- a*) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor

de comunicarles las anomalías que detecte.

- b*) No deban utilizar unidades con mayor antigüedad que la siguiente, salvo que se ajusten a las limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad y otras que se les fije en el reglamento y en la revisión técnica periódica:
  1. De diez (10) años para los de sustancias peligrosas y pasajeros.
  2. De veinte (20) años para los de carga.

La autoridad competente del transporte puede establecer términos menores en función de la calidad de servicio que requiera;

- c*) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta ley, excepto aquellos a que se refiere el artículo 56 en su inciso *e*), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:
  1. Ancho: dos metros con sesenta centímetros.
  2. Alto: cuatro metros con diez centímetros para las unidades afectadas al transporte de pasajeros y cuatro metros con treinta centímetros para las unidades destinadas al transporte de cargas.
  3. Largo:
    - 3.1 Camión simple: 13 m con 20 cm.
    - 3.2. Camión con acoplado: 20 m.
    - 3.3. Camión y ómnibus articulado: 18,60 m.
    - 3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 m con 50 cm.
    - 3.5. Unidad tractora con dos (2) semirremolques biarticulados (bitrén): 30 m con 25 cm.
    - 3.6. Ómnibus: 15 m. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados;

- d*) Los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:
  1. Por eje simple:
    - 1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas.
    - 1.2. Con rodado doble: 10,5 toneladas.
  2. Por conjunto (tándem) doble de ejes.
    - 2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas.
    - 2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas.
  3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25,5 toneladas.

4. En total para una formación normal de vehículos: 75 toneladas; siempre que las configuraciones de vehículos estén debidamente reglamentadas.

5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: lo que resulte de su configuración de ejes, en configuraciones debidamente reglamentadas.

La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas, las dimensiones del tándem, las tolerancias, el uso de ruedas superanchas, las excepciones y restricciones para los vehículos especiales de transporte de otros vehículos sobre sí;

- e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso, salvo las excepciones fundadas que por reglamentación se establezcan;
- f) Obtengan la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo;
- g) Los vehículos, excepto los de transporte urbano de carga y pasajeros, estén equipados a efectos del control, para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle el vehículo;
- h) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar;
- i) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan;
- j) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro;
- k) Cuenten con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo.

Queda expresamente prohibida en todo el territorio nacional la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes relativos al transporte automotor.

Cuando se verificase la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en los párrafos anteriores se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes en orden a la aplicación de las sanciones que correspondan.

El Poder Ejecutivo nacional dispondrá las medidas que resulten pertinentes a fin de coordinar el accionar de los organismos de seguridad de las distintas jurisdicciones a los efectos de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido.

Encomiéndose al Ministerio de Transporte la actualización periódica de los valores establecidos en el presente artículo, conforme las nuevas tecnologías y necesidades que se desarrollen en el futuro.

Art. 24. – Incorpórase como inciso z) del artículo 77 de la Ley Nacional de Tránsito, 24.449, el siguiente texto:

z) La falta de pago del peaje o contraprestación por tránsito.

Art. 25. – Sustitúyese el inciso e) del artículo 4° de la ley 26.363, por el siguiente:

e) Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional, y entender en las demás competencias de habilitación que le fueran otorgadas por vía reglamentaria para la circulación automotriz en la República Argentina.

Art. 26. – Incorpórase como inciso z) del artículo 4° de la ley 26.363, el siguiente texto:

z) Ejercer acciones de constatación de infracciones de tránsito; en rutas, autopistas, semiautopistas, autovías nacionales y otros espacios del dominio público nacional.

Art. 27. – Transfiérense las competencias, objetivos y funciones del órgano de control de concesiones viales, órgano desconcentrado en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad, creado por el decreto 1.994 de fecha 23 de septiembre de 1993, sus modificatorios y complementarios, a la Dirección Nacional de Vialidad, organismo descentralizado actuante en el ámbito jurisdiccional del Ministerio de Transporte.



Art. 28. – Establécese que la Dirección Nacional de Vialidad ejercerá las funciones transferidas por el artículo 27 de la presente medida a través de la coordinación general de planeamiento y concesiones.

Art. 29. – Transfiérese la totalidad del personal del órgano de control de concesiones viales, sin importar la modalidad de contratación, a la Dirección Nacional de Vialidad, manteniéndose las actuales condiciones de empleo con sus regímenes, niveles, grados y situación de revista, sin perjuicio de la asignación de otras funciones derivadas de la aplicación de la presente medida.

Art. 30. – Disuélvese el órgano de control de concesiones viales.

Art. 31. – Establécese que la Dirección Nacional de Vialidad será la autoridad de aplicación de los contratos de concesiones viales vigentes y de los que se otorgaren en el futuro.

Art. 32. – El jefe de Gabinete de Ministros efectuará las adecuaciones presupuestarias necesarias para el cumplimiento de la mencionada transferencia. Hasta tanto se efectúen las adecuaciones presupuestarias correspondientes, la atención de la erogación que demande el cumplimiento del presente decreto, se efectuará con cargo a los créditos presupuestarios de la Dirección Nacional de Vialidad.

Art. 33. – El Poder Ejecutivo nacional, a través del Ministerio de Transporte, dictará las normas aclaratorias y complementarias del presente capítulo.

#### CAPÍTULO IV

##### *Licitaciones en obras públicas*

Art. 34. – Sustitúyese el primer párrafo del artículo 10 de la ley 13.064, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 10: La convocatoria a licitación pública se anunciará en el Boletín Oficial de la República Argentina y en el sitio web oficial del órgano que actuará como comitente.

Art. 35. – Deróguense los capítulos IV, V, VI y XVII del decreto de necesidad y urgencia 27/2018 del 10 de enero de 2018.

Art. 36. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 20 de marzo de 2018.

*Héctor Olivares. – Daniel Lipovetzky. – Paula Oliveto Lago. – Olga Rista. – Juan Aicega. – Mario Arce. – Brenda Austin. – Beatriz Ávila. – Karina Banfi. – Miguel Basse. – Hernán Berisso. – Facundo Garretón. – Anabeella Hers Cabral. – Daniel Kroneberger. – Leandro López Koënik. – Diego Mestre. – Claudia Najul. – Luis Petri. – María Piccolomini. – Javier*

*Pretto. – David Schlereth. – Cornelia Schmidt Liermann. – Facundo Suárez Lastra. – Alicia Terada. – Pablo Tonelli. – Juan Villalonga.*

En disidencia parcial:

*Ana C. Carrizo. – Paulo Cassinero. – María Moisés. – Andrés Zottos.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Legislación General, han considerado el proyecto de ley de los señores diputados Negri, Massot y López, por el que se establece un régimen de simplificación y desburocratización de la infraestructura. Al iniciar su estudio, las señoras y señores diputados miembros de estas comisiones, resuelven dictaminar afirmativamente la presente iniciativa, con modificaciones.

*Héctor Olivares.*

#### II

##### **Dictamen de minoría**

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Legislación General han considerado el proyecto de ley de los señores diputados Negri, Massot y López, sobre “Simplificación y desburocratización para el desarrollo de la infraestructura”; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su rechazo.

Sala de las comisiones, 20 marzo de 2018.

*Jorge A. Romero. – Adrián Grana. – Juan Cabandié. – Magdalena Sierra. – Analuz Carol. – Walter Correa. – Claudio Doñate. – Francisco Furlán. – Juan Huss. – Vanesa Siley. – Julio Solanas. – Hugo Yasky.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Legislación General han considerado el proyecto de ley de los señores diputados Negri, Massot y López, sobre “Simplificación y desburocratización para el desarrollo de la infraestructura”, el presente proyecto tiene como antecedente el decreto de necesidad y urgencia 27/2018 sobre “Desburocratización del Estado y simplificación de normas, trámites y procesos”, publicado el 11 de enero de 2018 en el Boletín Oficial y remitido al Congreso de la Nación el 25 de enero de 2018 en los términos de la ley 26.122. El decreto fue considerado en la reunión de comisión de la Comisión Bicameral de Trámite Legislativo el día 7 de febrero

y obtuvo dos dictámenes, uno aceptando el decreto y otro rechazándolo, ambos con ocho firmas. Entre los argumentos del rechazo del decreto que los diputados y senadores de nuestro bloque suscribieron, resaltamos los siguientes:

“En un parlamento con representación por medio de los partidos políticos, todo el procedimiento parlamentario con sus controversias, discursos y réplicas se vuelve fundamental para la democracia, pues tiende a la consecución de acuerdos, conduce a que nos acerquemos a una idea más pluralista respecto a la voluntad popular. Asimismo, corresponde descartar criterios de mera conveniencia ajenos a circunstancias extremas de necesidad, puesto que la Constitución Nacional no habilita a elegir discrecionalmente entre la sanción de una ley o el dictado de un decreto de necesidad y urgencia. La referencia a una situación de urgencia no puede constituir una afirmación meramente dogmática como para justificar por sí la emisión de disposiciones de carácter legislativo. Deben además descartarse situaciones de emergencia ya tratadas por el legislador con anterioridad y donde ya fijó una determinada pauta.

”Asimismo no sólo, el Poder Ejecutivo nacional, deroga y modifica normativas que debieron ser abordadas en el marco de un debate más profundo en el ámbito de las Cámaras legislativas de este Congreso Nacional, sino que, además, no cumple con las exigencias constitucionales respecto de la necesidad y urgencia, en los términos mencionados *ut supra*, y realiza modificaciones en materia penal, materia vedada para éste por la manda constitucional, en el marco de las atribuciones conferidas por el artículo 99, inciso 3, de la Norma Fundamental.

”En este sentido, el mencionado decreto expresa que se introducen modificaciones a la ley 25.246 (ley que modifica el Código Penal de la Nación - Encubrimiento y lavado de activos de origen delictivo), en aras de una mayor transparencia y simplificación de procedimientos que, en definitiva, redundan en una mayor seguridad jurídica. Pretende regular en materia expresamente vedada por la Constitución Nacional resultando nulo de nulidad absoluta e insanable.

”Volviendo a las materias que abarca el DNU, surge dable señalar que el mismo afecta, directa o indirectamente, a los ministerios de Modernización, Producción, Trabajo (en particular, las relaciones de trabajo), Finanzas (en especial de más autonomía al funcionamiento de la Unidad de Información Financiera), Transporte, Cultura, Energía y Agroindustria (especialmente SENASA), ANSES (asimila el FGS a una entidad financiera), Banco Central y a la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE)”.

La ley 26.122, establece en su artículo 24, que: “El rechazo por ambas Cámaras del Congreso del decreto de que se trate implica su derogación de acuerdo a lo que establece el artículo 2° del Código Civil, quedando a salvo los derechos adquiridos durante su vigencia”. El DNU 27/2018, no fue ni aceptado, ni rechazado por

ninguna de las Cámaras del Congreso de la Nación. Está vigente. En efecto, se puede observar que el PEN y los organismos competentes han dictado diversas normas reglamentarias y aclaratorias. El 23 de enero de 2018 –aun antes que se reuniera la Comisión Bicameral de Trámite Legislativo– el Instituto Nacional de la Propiedad Industrial dictó la resolución 1/2018, reglamentando el DNU en la parte de sus competencias. Posteriormente se dictó el decreto 168/2018 y la resolución 168/2018, así como el Banco Central emitió la comunicación A6437/2018, sobre sociedades de garantías recíprocas. Es más, otro DNU, el 95/2018, modificó el DNU 27/2018. También el día 12 de marzo se aprobó la nueva reglamentación de la ley 24.633, sobre circulación internacional de obras de arte para adecuarlo al DNU 27/2018.

Ahora bien, los diputados del bloque oficialista mencionados más arriba (Negri, Massot y López), presentaron el proyecto de ley que se encuentra a consideración, dividiendo el DNU 27/2018 y por lo tanto proponiendo modificaciones que ya se encuentran vigentes. Si el proyecto de ley que estas comisiones están considerando se aprueba o rechaza es igual a los efectos de la vigencia de las normas.

Presentar un proyecto que replica un DNU, es como presentar un proyecto igual a una ley vigente. Un antecedente grave que no puede admitirse en el Congreso de la Nación. Más aún cuando el PEN ya se encuentra reglamentando y aplicando las normas, y a su vez es indiferente a cómo avanza el debate en el Congreso para definir la implementación de las mismas. El debate del presente proyecto es una puesta en escena, no tiene efecto jurídico. Rechazamos este proyecto, porque sus disposiciones ya se encuentran en plena vigencia. El debate es infructuoso. Paradójicamente, y dicho en los mismos términos que el Poder Ejecutivo utiliza en su “mega DNU” y en los proyectos de ley que lo replican, lo que es “burocracia innecesaria” es transitar este debate en el Congreso de la Nación, en estas condiciones.

La supuesta “desburocratización” que unificaría y daría unidad al DNU 27/18 y a este proyecto de ley en sí, así como a los otros dos en que devino el DNU en cuestión, es una manera de llamar al vaciamiento de las facultades de control del Poder Ejecutivo y sus diversos organismos; la “eliminación y simplificación de normas para dar una respuesta rápida y transparente a los requerimientos de los ciudadanos y de las empresas” (como se afirma en los fundamentos de los proyectos de ley), toma la forma de eliminación de los controles necesarios que el Estado debe asumir para ejercer sus atribuciones indelegables así como para prevenir acciones ilícitas por parte de los administrados. Por ello, ni el DNU ni cada proyecto de ley en que devino tienen unidad, porque por más que se digitalicen procedimientos administrativos, firmas y expedientes de diversas áreas del Poder Ejecutivo, no se trata de una iniciativa legislativa de modernización que trata de hacer más simple los trámites mediante normas que promuevan nuevos soportes tecnológicos

a procedimientos de tan diversos organismos, sino que distintos regímenes legales están siendo modificados en detrimento de la intervención regulatoria del Estado y promoviendo que funcionarios públicos eludan las responsabilidades que les da su jerarquía; y en otros casos, derogan o modifican normas para arrogarse facultades y ampliar su margen de discrecionalidad.

Esta “desburocratización” como forma de eliminar controles, eludir responsabilidades y arrogarse facultades discrecionales, está en línea con este intento del oficialismo de eludir a este Congreso y a su reglamento. Quizás el Congreso para el gobierno sea una “burocracia” que le resulta conveniente evitar, y el trámite parlamentario adecuado, un procedimiento que pondría en evidencia la magnitud y consecuencias de las reformas que estos proyectos impulsan, pero que ya están vigentes.

El proyecto de ley de “Simplificación y desburocratización para el desarrollo de la infraestructura” que lleva el número 6.828-D.-2017 aborda distintas temáticas, y se encuentra a consideración de las comisiones de Transportes y Legislación General. Tiene 35 artículos, agrupados en cuatro capítulos autónomos.

En su capítulo I “Actividades portuarias” el proyecto propone modificar la Ley de Actividades Portuarias, 24.093. Al igual que el DNU 27/2018, elimina la necesidad de un decreto presidencial para habilitar puertos. Los puertos a los que se refiere son los definidos en el artículo 4° de la ley 24.093: “todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial”. El proyecto dispone que la habilitación de todos los puertos debe ser otorgada por la autoridad de rango ministerial en cuyo ámbito se encuadre la Autoridad Portuaria Nacional, comunicando dicha decisión al Congreso de la Nación.

Como se concluyó en el dictamen de comisión del DNU 27/2018: si bien la medida puede ser acertada, es necesario que la habilitación sea ratificada por el Congreso de la Nación, “...esto a los efectos de quitar de arbitrariedad política a las decisiones vinculadas a los puertos de todo el territorio y respetar lo dispuesto por el punto 10 del artículo 75 de la Constitución Nacional”.

El proyecto de ley en su capítulo II “Aviación civil” propone modificar la ley 27.161 que creó la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) en la órbita del Ministerio de Transporte.

El proyecto pretende unificar la prestación de servicio de tráfico aéreo en la empresa estatal EANA S.E., disolviendo la Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo, dependiente de la Secretaría de Estrategia y Asuntos Militares del Ministerio de Defensa.

Se incorporarían así al sistema de control de tráfico aéreo de la EANA S.E., nueve aeródromos que por razones de defensa nacional se encontraban separadamente enumerados en el anexo I de la ley 27.161 (Tandil, El Palomar, Reconquista, Villa Reynolds, Moreno, Río Cuarto, Termas de Río Hondo, Río Gallegos y

Sauce Viejo). Además, se propone transferir a la EANA S.E. los 22 radares secundarios monopulso argentinos (RSMA) fabricados e instalados por INVAP S.E.

Por lo tanto, la EANA S.E. concentraría todas las funciones de control operativo de la prestación del Servicio Público de Navegación Aérea y la coordinación y supervisión del accionar del control aéreo, con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso, sin excepción de los aeródromos públicos enumerados en el anexo I. La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) continuaría ejerciendo la regulación, supervisión y fiscalización de las prestaciones transferidas a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), de conformidad a las normas nacionales y las internacionales emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

No acordamos con lo propuesto. Evidentemente, a la luz de la política seguida por el gobierno nacional, el capítulo II del proyecto de ley sólo puede tener la intención de beneficiar a las empresas de aviación aerocomercial en el país, denominadas *low cost*: Avianca, FlyBondi y Norwegian; en detrimento de Aerolíneas Argentinas, nuestra línea de bandera.

La “revolución de los aviones”, denominada así por el ministro Dietrich en la reunión plenaria de comisiones de Transportes y Legislación General del pasado 13 de marzo, es una falacia. A la empresa FlyBondi se le entregaron 80 rutas aéreas, a pesar de los graves problemas técnicos que surgieron en sus primeros vuelos. El aeródromo de El Palomar presenta deficiencias estructurales y existen recursos judiciales que se oponen a abrir su utilización a destinos comerciales. A pesar de ello, FlyBondi ya se encuentra operando en dicho aeródromo.

En el capítulo III del proyecto, denominado: “Tránsito y seguridad vial”, se habilita el aumento de la capacidad de los camiones y se permite el uso de los llamados “bitrenes” en determinados corredores viales, formaciones compuestas por un camión y dos remolques y que permite supuestamente transportar más carga, ahorrar tiempo e incrementar la productividad del transporte.

Se considera imprudente para la seguridad vial, la autorización de transporte de cargas con una longitud mayor a la existente. Se entiende que la introducción de dicho transporte, en el estado actual de los corredores viales, generaría un mayor índice de siniestralidad, aumentando la inseguridad vial en las rutas y autopistas argentinas.

Además, el proyecto transfiere las competencias, objetivos y funciones del Órgano de Concesiones Viales, órgano desconcentrado en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad, organismo descentralizado actuante en el ámbito de Ministerio de Transporte.

No estamos de acuerdo en que se elimine el OCCOVI, que fue creado como organismo de control



de las concesiones viales cuando se llevaron a cabo sus privatizaciones.

El proyecto en el capítulo IV “Licitaciones en obras públicas” sustituye el primer párrafo del artículo 10 de la ley 13.064, estableciendo que la convocatoria a licitación pública se anunciará en el Boletín Oficial de la República Argentina y en el sitio web oficial del órgano que actuará como comitente.

El texto original del primer párrafo del artículo 10 establecía que: “La licitación pública se anunciará en el Boletín Oficial de la Nación y en el órgano análogo del gobierno provincial o del territorio donde la obra haya de construirse, sin perjuicio de anunciarla en órganos privados de publicidad o en cualquier otra forma, en el país o en el extranjero, si así se estimare oportuno”.

El proyecto injustificadamente propone eliminar la publicidad en los boletines oficiales provinciales o locales del lugar donde la obra se vaya a realizar, lo que va contra la publicidad de los actos de gobierno. Las licitaciones sólo se publicarían en el Boletín Oficial de la República Argentina y en el sitio web de cada organismo que las encomiende.

*Claudio Doñate.*

### III

#### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

La comisiones de Transportes y de Legislación General han considerado el proyecto de ley de los señores diputados Negri, Massot y López, de simplificación y desburocratización para el desarrollo productivo de la Nación; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

#### PROYECTO DE LEY

*La Cámara de Diputados de la Nación,...*

#### LEY DE SIMPLIFICACIÓN Y DESBUROCRATIZACIÓN PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

##### CAPÍTULO I

##### *Actividades portuarias*

Artículo 1° – Sustitúyese el artículo 5° de la Ley de Actividades Portuarias, 24.093, por el siguiente:

Artículo 5°: La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4° debe ser otorgada por la autoridad de rango ministerial en cuyo ámbito se encuadre la Autoridad Portuaria Nacional, comunicando dicha decisión al Honorable Congreso de la Nación dentro de los diez (10) días hábiles contados desde la fecha del acto administrativo respectivo.

Art. 2° – Sustitúyese el artículo 9° de la Ley de Actividades Portuarias, 24.093, por el siguiente:

Artículo 9°: Los puertos y terminales particulares que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren en funcionamiento con autorización precaria otorgada por autoridad competente y conforme a las normas que regulaban la materia, serán definitivamente habilitados por la autoridad de rango ministerial en cuyo ámbito se encuadre la Autoridad Portuaria Nacional, quien deberá comunicar esta decisión al Honorable Congreso de la Nación, dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución.

Art. 3° – Sustitúyese el inciso *a)* del artículo 22 de la Ley de Actividades Portuarias, 24.093, por el siguiente:

*a)* Asesorar a la autoridad de rango ministerial en cuyo ámbito se encuadre la Autoridad Portuaria Nacional en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5° y 9° de la presente ley.

Art. 4° – Sustitúyese el inciso *a)* del artículo 23 de la Ley de Actividades Portuarias, 24.093, por el siguiente:

*a)* El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser multa pecuniaria de pesos diez mil (\$ 10.000) a pesos dos millones (\$ 2.000.000) que actualizará la autoridad de aplicación conforme el índice de precios al consumidor (IPC) establecido por el INDEC, cese temporario de las operaciones de un (1) día hasta treinta (30) días corridos, suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la justicia competente.

Art. 5° – Establécese que los puertos en que el Estado nacional o las provincias sean titulares de dominio y/o se encuentren administrándolos o explotándolos por sí o por terceros con anterioridad a la sanción de la Ley de Actividades Portuarias, 24.093, se tendrán de manera excepcional por debidamente habilitados mediante el dictado del acto administrativo por la autoridad portuaria nacional, siempre que acrediten condiciones de operatividad mediante la presentación ante dicha autoridad de una declaración jurada. Las condiciones de operatividad serán determinadas por la mencionada autoridad mediante acto administrativo. Una vez determinadas las condiciones de operatividad, en el supuesto que la administración no se expida dentro de los ciento ochenta (180) días hábiles administrativos

desde la presentación de la declaración jurada, se tendrá por acreditada dicha circunstancia.

Dicha situación jurídica se establece sin perjuicio de la continuidad de la sujeción de los mentados puertos públicos al poder de policía inherente a la Autoridad Portuaria Nacional y la obligatoriedad de adecuación a recaudos mínimos que se establezcan y al acatamiento de las directivas que, en dicho sentido, se les dirijan.

Art. 6° – Sustitúyese el artículo 6° del decreto ley 19.492/44, ratificado por la ley 12.980 y modificado por la ley 26.778, por el siguiente:

Artículo 6°: Cuando por circunstancias excepcionales no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad una zona costera o cumplir un contrato por no encontrarse barcos argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente, queda autorizada la autoridad de rango ministerial en la que actúe la autoridad portuaria nacional, para otorgar permiso precario, en cada caso, a barcos extranjeros para realizarlo, y en tanto subsistan esas circunstancias de fuerza mayor, encontrándose la misma facultada para reglamentar el procedimiento, así como para delegar la mencionada autorización en quien designe.

Trimestralmente, la Autoridad portuaria Nacional deberá informar al Honorable Congreso de la Nación de los permisos precarios que se mencionan en el presente artículo, especificando cada caso, plazos, y toda la información que se considere relevante.

## CAPÍTULO II

### *Aviación civil*

Art. 7° – Sustitúyese el artículo 6° de la ley 27.161, por el siguiente:

Artículo 6°: Créase la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), en la órbita del Ministerio de Transporte, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley General de Sociedades, 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tiene por objeto la prestación del servicio público de navegación aérea, de conformidad con los alcances previstos en el artículo 2° de la presente ley.

Art. 8° – Sustitúyese el artículo 16 de la ley 27.161, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 16: Una vez constituida, se transfieren a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) las funciones de control operativo de la prestación del servicio público de navegación aérea y la coordinación y supervisión del accionar del control aéreo, con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.

Art. 9° – Derógase el artículo 19 de la ley 27.161.

Art. 10. – Disuélvese la Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo, dependiente de la Secretaría de Estrategia de Asuntos Militares del Ministerio de Defensa.

Art. 11. – Sustitúyese el último párrafo del artículo 22 de la ley 27.161, por el siguiente:

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), mediante cartas acuerdo, debe facilitar a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) toda información necesaria tendiente a percibir cualquiera de los ingresos y derechos establecidos en la presente ley.

Art. 12. – Sustitúyese el artículo 24 de la ley 27.161, por el siguiente:

Artículo 24: En su carácter de autoridad aeronáutica la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) continúa ejerciendo la regulación, supervisión y fiscalización de las prestaciones transferidas a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), de conformidad a las normas nacionales y las internacionales emitidas por la Organización de Aviación Civil internacional (OACI).

La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), como prestadora del servicio, planifica y elabora todo lo concerniente a la organización de los espacios aéreos, gestión de la afluencia de tránsito aéreo, servicios de tránsito aéreo e información aeronáutica, para su posterior elevación a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que la supervisa, publica y distribuye nacional e internacionalmente.

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) presta los servicios auxiliares a la navegación aérea y garantiza el ofrecimiento de capacitación profesional y técnica a los trabajadores de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.).

Art. 13. – Sustitúyese el segundo párrafo del artículo 28 de la ley 27.161, por el siguiente:

La Unidad Ejecutora de Transferencia culmina su tarea una vez finalizada la transferencia a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) de las funciones de control operativo de la prestación del servicio público de navegación aérea y de coordinación y supervisión del accionar del control aéreo con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.

Art. 14. – Deróganse los incisos *a*) y *c*) del anexo I de la ley 27.161.

Art. 15. – Transfiérense desde la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo de la Fuerza Aérea Argentina a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), organismo actuante en el ámbito jurisdiccional del Ministerio de Transporte, las siguientes competencias:

a) La prestación de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM) y las funciones inherentes a las oficinas de reporte de los servicios de tránsito aéreo (ARO) y del servicio de información aeronáutica (AIS), en los siguientes aeródromos:

1. Aeródromo de Tandil.
2. Aeródromo de El Palomar.
3. Aeródromo de Reconquista.
4. Aeródromo de Villa Reynolds.
5. Aeródromo de Moreno.
6. Aeródromo de Río Cuarto.
7. Aeródromo de Termas de Río Hondo.
8. Aeródromo de Río Gallegos.
9. Aeródromo de Sauce Viejo;

b) Los siguientes medios para la prestación de los servicios enunciados en los incisos anteriores:

1. Los veintidós (22) Radares Secundarios Monopulso Argentinos (RSMA) fabricados e instalados por INVAP S.E.
2. El equipamiento CNS que apoya los servicios de tránsito aéreo en los aeródromos enunciados en el inciso a) del presente artículo (comunicaciones tierra-tierra y aire-tierra, radiodifusión, radionavegación, mensajería aeronáutica, y cualquier otro equipamiento de apoyo a dichos servicios en los aeródromos referidos).

Art. 16. – La transferencia mencionada en el artículo anterior a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), organismo actuante en el ámbito jurisdiccional del Ministerio de Transporte, se efectúa con sus respectivas competencias, cargos, créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.

Art. 17. – Dispónese la comisión de servicios y por el plazo de trescientos sesenta (360) días a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), organismo actuante en el ámbito jurisdiccional del Ministerio de Transporte, a la totalidad del personal militar que a la fecha desempeña funciones operativas en los aeródromos mencionados en el inciso a) del artículo 42 de la presente medida, en los mismos lugares y puestos que a la fecha desempeñan. El Ministerio de Transporte podrá prorrogar por el mismo plazo la comisión de servicios prevista en este artículo.

Art. 18. – El personal militar que comience a prestar servicios “en comisión” para la Empresa Argentina de

Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) quedará bajo la conducción y control funcional de los jefes que dicha empresa designe.

Art. 19. – El Ministerio de Transporte está facultado para dictar las normas complementarias y aclaratorias que resulten pertinentes para la implementación del presente capítulo.

Art. 20. – Sustitúyese el artículo 516 del Código Aduanero aprobado por la ley 22.415, por el siguiente texto:

Artículo 516: A solicitud del explotador de la aeronave autorizado para operar en transporte aéreo internacional o de sus agentes, el servicio aduanero podrá habilitar, en los aeropuertos correspondientes, depósitos especiales para el almacenamiento de repuestos y demás elementos que determinare la reglamentación para la respectiva línea aérea, los que podrán ser extraídos de las aeronaves o conducidos a las mismas sin más requisitos que los establecidos para el ejercicio del control aduanero.

Asimismo, a solicitud de la empresa habilitada para prestar el servicio de atención en tierra a aeronaves, el servicio aduanero podrá habilitar en los aeropuertos correspondientes, depósitos especiales para el almacenamiento de repuestos y demás elementos que dicha empresa habilitada utiliza para la prestación de los “servicios de rampa” a otras empresas de transporte aéreo nacional y/o internacional a sus agentes.

Mensualmente, el servicio aduanero deberá informar al Honorable Congreso de la Nación de las habilitaciones en depósitos especiales que se mencionan en el presente artículo, especificando cada caso, plazos, y toda la información que se considere relevante.

### CAPÍTULO III

#### *Tránsito y seguridad vial*

Art. 21. – Sustitúyese el artículo 2° de la Ley Nacional de Tránsito, 24.449, por el siguiente:

Artículo 2°: *Competencia*. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asignanse las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La Gendarmería Nacional y la Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrán a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional.

Facúltase a la Gendarmería Nacional y la Agencia Nacional de Seguridad Vial a actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires afectados a las tareas de prevención y control de tránsito, conforme a los convenios que a tales efectos se suscriban con las jurisdicciones.

La autoridad local correspondiente podrá disponer por vía de excepción exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la Ley Nacional de Tránsito, 24.449, su reglamentación y lo establecido en la presente ley.

Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.

Art. 22. – Sustitúyese el artículo 53 de la Ley Nacional de Tránsito, 24.449, por el siguiente:

Artículo 53: *Exigencias comunes.* Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga deben tener organizado el mismo de modo que:

- a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte;
- b) No deban utilizar unidades con mayor antigüedad que la siguiente, salvo que se ajusten a las limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad y otras que se les fijen en el reglamento y en la revisión técnica periódica:
  1. De diez (10) años para los de sustancias peligrosas y pasajeros.
  2. De veinte (20) años para los de carga.

La autoridad competente del transporte puede establecer términos menores en función de la calidad de servicio que requiera;

- c) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta ley, excepto aquellos a que se refiere el artículo 56 en su inciso e), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

1. Ancho: dos metros con sesenta centímetros.
2. Alto: cuatro metros con diez centímetros para las unidades afectadas al transporte de pasajeros y cuatro metros con treinta centímetros para las unidades destinadas al transporte de cargas.
3. Largo:
  - 3.1. Camión simple: 13 m. con 20 cm.
  - 3.2. Camión con acoplado: 20 m.
  - 3.3. Camión y ómnibus articulado: 18,60 m.
  - 3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 m. con 50 cm.
  - 3.5. Ómnibus: 15 m. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados;

- d) Los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:

1. Por eje simple:
  - 1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas.
  - 1.2. Con rodado doble: 10,5 toneladas.
2. Por conjunto (tándem) doble de ejes:
  - 2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas.
  - 2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas.
3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25,5 toneladas.
4. En total para una formación normal de vehículos: 75 toneladas.

Siempre que las configuraciones de vehículos estén debidamente reglamentadas.

5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: lo que resulte de su configuración de ejes, en configuraciones debidamente reglamentadas.

La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas, las dimensiones del tándem, las tolerancias, el uso de ruedas super anchas,



- las excepciones y restricciones para los vehículos especiales de transporte de otros vehículos sobre sí;
- e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso, salvo las excepciones fundadas que por reglamentación se establezcan;
  - f) Obtengan la habilitación técnica de cada unidad cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo;
  - g) Los vehículos excepto los de transporte urbano de carga y pasajeros, estén equipados a efectos del control, para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle al vehículo;
  - h) Los vehículos lleven en la parte trasera sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar;
  - i) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan;
  - j) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro;
  - k) Cuenten con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo.

Queda expresamente prohibida en todo el territorio nacional la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes relativos al transporte automotor.

Cuando se verificase la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en los párrafos anteriores se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de trans-

porte prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes en orden a la aplicación de las sanciones que correspondan.

El Poder Ejecutivo nacional dispondrá las medidas que resulten pertinentes a fin de coordinar el accionar de los organismos de seguridad de las distintas jurisdicciones a los efectos de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido.

Encomiéndose al Ministerio de Transporte la actualización periódica de los valores establecidos en el presente artículo, conforme las nuevas tecnologías y necesidades que se desarrollen en el futuro.

Art. 23. – Incorpórase como inciso z) del artículo 77 de la Ley Nacional de Tránsito, 24.449, el siguiente texto:

z) La falta de pago del peaje o contraprestación por tránsito.

Art. 24. – Sustituyése el inciso e) del artículo 4° de la ley 26.363, por el siguiente:

e) Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional, y entender en las demás competencias de habilitación que le fueran otorgadas por vía reglamentaria para la circulación automotriz en la República Argentina.

Art. 25. – Incorpórase como inciso z) del artículo 4° de la ley 26.363, el siguiente texto:

z) Ejercer acciones de constatación de infracciones de tránsito, en rutas, autopistas, semiautopistas, autovías nacionales y otros espacios del dominio público nacional.

Art. 26. – Transfírense las competencias, objetivos y funciones del Órgano de Control de Concesiones Viales, órgano desconcentrado en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad, creado por el decreto 1.994 de fecha 23 de septiembre de 1993, sus modificatorios y complementarios, a la Dirección Nacional de Vialidad, organismo descentralizado actuante en el ámbito jurisdiccional del Ministerio de Transporte.

Art. 27. – Establécese que la Dirección Nacional de Vialidad ejercerá las funciones transferidas por el artículo 54 de la presente medida a través de la Coordinación General de Planeamiento y Concesiones.

Art. 28. – Transfírese la totalidad del personal del Órgano de Control de Concesiones Viales, sin importar la modalidad de contratación, a la Dirección Nacional de Vialidad, manteniéndose las actuales condiciones de empleo con sus regímenes, niveles, grados y situación de revista, sin perjuicio de la asignación de otras funciones derivadas de la aplicación de la presente medida.

Art. 29. – Disuélvese el Órgano de Control de Concesiones Viales.

Art. 30. – Establécese que la Dirección Nacional de Vialidad será la autoridad de aplicación de los contratos de concesiones viales vigentes y de los que se otorgaren en el futuro.

Art. 31. – El jefe de Gabinete de Ministros efectuará las adecuaciones presupuestarias necesarias para el cumplimiento de la mencionada transferencia. Hasta tanto se efectúen las adecuaciones presupuestarias correspondientes, la atención de la erogación que demande el cumplimiento del presente decreto, se efectuará con cargo a los créditos presupuestarios de la Dirección Nacional de Vialidad.

Art. 32. – El Poder Ejecutivo nacional, a través del Ministerio de Transporte, dictará las normas aclaratorias y complementarias del presente capítulo.

Art. 33. – Declárese nulo de nulidad absoluta e insalvable y carente de todo efecto el decreto de necesidad y urgencia 27/2018.

Art. 34. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 20 de marzo de 2018.

*Jorge Taboada. – Carla Pitiot. – Felipe Moyano. – Felipe Solá.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

Este despacho de minoría entiende y comparte el proceso que promueve el funcionamiento dinámico y eficaz de la gestión pública. Dicho proceso siempre debe estar basado y destinado a incentivar la inversión, la productividad, el empleo y la inclusión social.

También se coincide en que los trámites excesivos impuestos a los ciudadanos constituyen barreras burocráticas que afectan al desarrollo productivo. Existe una necesidad de transparencia en el comportamiento del Estado, así como de eficiencia en los procedimientos administrativos que evite arbitrariedades y discrecionalidades. Todo esto debe realizarse sin dejar de lado la necesidad del control de los órganos del Estado y la utilización de todos sus poderes. Es también propósito de la transparencia evitar que los trámites y barreras burocráticas sean una puerta a la corrupción y afecten el Estado de derecho.

Ejemplos del propósito de fortalecer el control de los órganos de Estado son las propuestas que se incluyen como el informe trimestral que la autoridad portuaria nacional deberá realizar al Honorable Congreso de la Nación de los permisos precarios que se mencionan. Así también, en otro capítulo, se incluye que el servicio aduanero informe al Honorable Congreso de la Nación de las habilitaciones en depósitos especiales.

Sin embargo, en el mismo decreto enviado por el Poder Ejecutivo nacional se realizan modificaciones respecto a las licitaciones públicas. Se observa y se rechaza dicho capítulo dejándole a las provincias sus

facultades ya establecidas por el marco normativo anterior a la modificación del decreto 27/2018.

Nuestro país requiere que se sancione un nuevo cuerpo normativo que estructure y organice las normas, procedimientos, órganos y mecanismos necesarios para asegurar el desarrollo de la infraestructura con la mayor competencia entre los distintos actores y unidades ejecutoras.

En síntesis, este despacho de minoría busca fortalecer el control de los órganos de Estado, en lugar de la exclusividad en el Poder Ejecutivo. No busca oponerse al proceso de simplificación y desburocratización para el desarrollo de la infraestructura, pero sí busca garantizar la transparencia y claridad que la misma lógica de modernización exige. Por este motivo, el presente dictamen promueve las modificaciones pertinentes para llegar a un resultado óptimo en la materia.

*Jorge Taboada. – Carla Pitiot. – Felipe Moyano. – Felipe Solá.*

#### IV

#### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Legislación General han considerado el proyecto de ley de los señores diputados Negri, Massot y López: simplificación y desburocratización para el desarrollo de la infraestructura. Régimen; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su rechazo.

Sala de las comisiones, 20 de marzo de 2018.

*Nicolás Del Caño.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes y de Legislación General han considerado el proyecto de ley de los señores diputados Negri, Massot y López: simplificación y desburocratización para el desarrollo de la infraestructura. Régimen, expediente 6.828-D.-2017; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su rechazo.

El proyecto de marras constituye una tercera parte del decreto de necesidad y urgencia del Poder Ejecutivo nacional 27/2018, publicado en el Boletín Oficial en medio del receso de verano, el 11 de enero del corriente año, titulado “Desburocratización y simplificación de los trámites en el Estado”. El citado DNU anula 19 leyes y modifica 140, y por eso la prensa lo denominó mega - DNU. En el mismo se transforman normas laborales, previsionales, impositivas, referidas al transporte de mercancías y personas, en una sola y excluyente orientación: a favor de la clase poseedora

de los medios de producción, tierras y servicios, contra las mayorías obreras y populares.

En primer lugar hay que poner de relieve que mientras los diputados de la Nación discutimos estos proyectos, el citado mega - DNU tiene plena vigencia, lo que constituye una estafa legislativa. Si el Congreso de la Nación no sanciona lo esencial de ese mega - decreto convertido en leyes, el DNU sigue operando en la realidad, transformando en forma reaccionaria numerosos elementos de la realidad que hacen a la vida del pueblo trabajador. Es decir, que como decía un eslogan publicitario de algún juego de azar, para el Ejecutivo el contenido de este DNU “sale o sale”. Ya no nos extraña viniendo de un gobierno que se precia de “republicano” y quiso nombrar dos ministros de la Corte Suprema por decreto. De un gobierno que “a sola firma” ha vetado leyes sancionadas por ambas Cámaras de este Congreso, como la prohibición de los despidos en 2016, y busca sancionar en el Consejo de la Magistratura a los jueces que fallan contra sus designios. Rechazamos este proyecto porque se está tratando bajo extorsión.

El DNU, que de “necesidad y urgencia” no tiene nada, y por lo tanto es inconstitucional, debería ser rechazado *in limine* por ambas Cámaras. Si esto no ha sucedido es por el colaboracionismo permanente de los interbloques como Argentina Federal (PJ), quienes en esta oportunidad permiten que el PEN pueda realizar esta maniobra reaccionaria y antidemocrática.

*Un proyecto para consolidar un transporte al servicio de la Argentina oligárquica*

El proyecto que venimos a tratar tiene como único objetivo consolidar todo un esquema nacional de transporte al servicio de los productores de soja y otras oleaginosas, las grandes cerealeras, las aceiteras y las empresas que gestionan las rutas nacionales a través del sistema de peajes. Este esquema no es nuevo. El gobierno de Macri viene a “perfeccionarlo” en detrimento de las mayorías nacionales. No hay un solo artículo de este proyecto que plantee un solo beneficio para el pueblo trabajador, sino todos beneficios para la clase social que hunde a la nación.

La habilitación de los llamados bitrenes es una suerte de “homenaje” a la destrucción de todo el sistema nacional ferroviario en la década del 90. En vez de recuperar y modernizar aquel sistema, poniéndolo al servicio de las necesidades populares, se propone un nuevo transporte que continúa siendo más oneroso que el ferroviario. Pero no sólo eso, es altamente inseguro. Más allá de su denominación, los bitrenes no son más que camiones que tienen un largo de casi 30 metros, lo que pone en mayor peligro a quienes deban pasar a uno de estos en una ruta.

Esto viene acompañado con una nueva actualización de la relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre igual o superior al valor 4,25 CV DIN. Este mismo gobierno había bajado por decreto este valor a 3,50 en el año 2016, en de-

trimento del estado de las rutas, y para favorecer la carga indiscriminada de oleaginosas y producciones de empresas como Techint a los puertos. Pero resulta que el regreso al valor 4,25 CV DIN se plantea junto con la habilitación de los bitrenes, que para mantener un buen estado de las rutas debería ser muy superior a ese guarismo. Por lo tanto, este proyecto busca legalizar estos bitrenes, que ya están funcionando llevando láminas de Techint, para abaratarle los costos a las empresas cerealeras y aceiteras, entre otros, a costa de seguir arruinando las rutas nacionales que se construyen a cuenta del Estado nacional y de poner en mayor peligro a la seguridad vial. Un Estado al servicio de los grandes grupos económicos.

En cuanto a los puertos, el artículo 5° del proyecto pasa a habilitar casi a libro cerrado los puertos públicos y privados que aún no están habilitados, según la manda de la ley 24.093, la ley que habilita la privatización de los puertos, sancionada en el apogeo del neoliberalismo de los noventa. Este proyecto viene a finalizar lo que no se ha hecho desde entonces, partiendo de esa ley impulsada por el menemismo. Como bien dicen los fundamentos, la habilitación de los puertos públicos tiene como fin abrir el camino para “la factibilidad de otorgamiento de concesiones al sector privado a los efectos de la explotación de dichos puertos”. Es decir, el Estado construye y habilita puertos para que estos puedan ser concesionados por quienes manejan el negocio de las exportaciones de materias primas y productos elaborados. Por otro lado la habilitación de los ya existentes puertos privados (más de 40 sobre el río Paraná) es la consolidación de una escandalosa entrega a los propios empresarios exportadores y que sólo deben informar sobre los movimientos de sus puertos mediante “declaraciones juradas” totalmente fraguadas. Nos referimos particularmente a las cerealeras y aceiteras.

Pero el drama no termina allí. Es de público conocimiento que la ciudad de Rosario es uno de los centros neurálgicos del narcotráfico en la Argentina. Y no es casual, porque allí funcionan decenas de puertos privados por donde no sólo se produce cualquier tipo de contrabando, sino que además es la vía de entrada de los narcóticos. El propio Antonio Bonfatti, ex gobernador de la provincia de Santa Fe y actual presidente de la Cámara de Diputados de esa provincia, sostuvo hace una semanas que: “Es responsabilidad de todos, en primer lugar del gobierno federal, porque la droga penetra por la frontera y la deben controlar, en el caso particular de Santa Fe tenemos 33 puertos de ultramar, pero las aduanas y la Prefectura no existen en esos puertos, y sabemos que las drogas penetran por el río Paraná desde el Paraguay”. El gobierno nacional a través del Ministerio de Seguridad utiliza la cuestión del narcotráfico para el control social y la militarización de los conflictos sociales, mientras avala y fomenta los puertos privados.

*Por un transporte al servicio de las necesidades populares*

Nuestro planteo es opuesto por el vértice al de este proyecto que viene a esta Cámara en el mismo momento en que se está despidiendo a más de 1.500 trabajadoras y trabajadores de la empresa Ferrobaires, mientras se deja a decenas de pueblos sin ferrocarril. El ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, nos dijo en el plenario de las comisiones donde se trata este proyecto, que ante el desastroso estado de las vías férreas y el peligro que podrían acarrear para los usuarios, era preferible cerrarlas, sin importar las poblaciones que se quedan sin este imprescindible transporte, y tratando al personal que dejan cesante como una suerte de material descartable. Éste es sólo un ejemplo de cuáles son las prioridades que marcan una orientación de un gobierno de y para los ricos.

Nuestro planteo es la nacionalización de todos los puertos y el monopolio estatal del comercio exterior,

cuestión que podría evitar todas las maniobras de sobrefacturaciones y subfacturaciones que se hacen con las exportaciones, garantizando un precio accesible de todos los bienes exportables para la población argentina y un precio sostén para los pequeños productores.

Contra el cierre de ferrocarriles como Ferrobaires, y un esquema de inversiones sólo para garantizar más eficientemente la salida a los puertos de la producción agropecuaria, nuestro planteo es un plan integral de transporte público, controlado por los trabajadores y usuarios, para lograr un transporte eficiente, cómodo, rápido y seguro para los trabajadores y sectores populares.

*Nicolás Del Caño.*

ANTECEDENTE

Ver Trámite Parlamentario N° 189/2017.