



REPUBLICA ARGENTINA

DIARIO DE SESIONES

CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

1ª REUNION – 1ª SESION ORDINARIA

MARZO 12 DE 2008

PERIODO 126º

Presidencia de los señores diputados

Eduardo A. Fellner, Patricia Vaca

Narvaja, Liliana A. Bayonzo

y Marcela V. Rodríguez

Secretarios:

Doctor Enrique R. Hidalgo,

doctor Ricardo J. Vázquez,

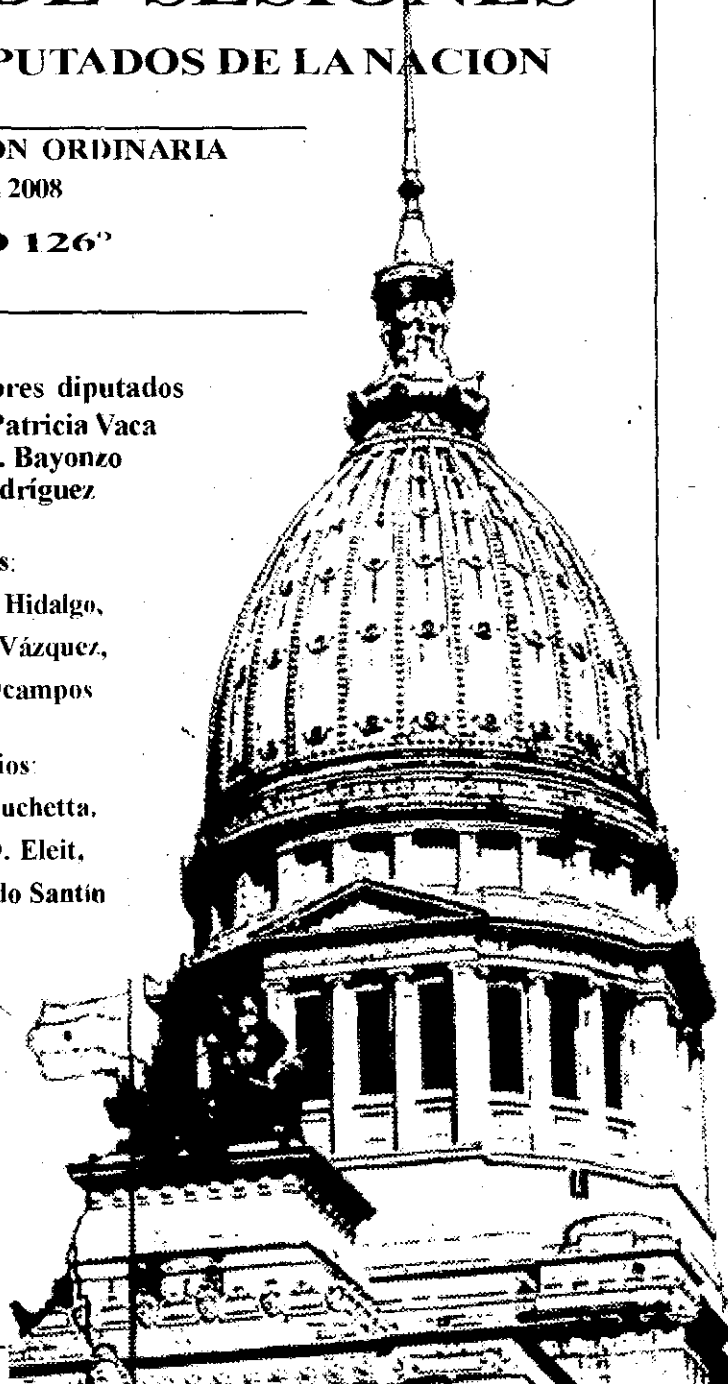
y don Jorge A. Ocampos

Prosecretarios:

Doña Marta A. Luchetta,

doctor Andrés D. Eleit,

e ingeniero Eduardo Santín



DIPUTADOS PRESENTES:

ACOSTA, María Julia
 ACUÑA KUNZ, Juan Erwin Bolívar
 ACUÑA, Hugo Rodolfo
 AGOSTO, Walter Alfredo
 AGUAD, Oscar Raúl
 AGUIRRE de SORIA Hilda Clelia
 ALBARRACÍN, Jorge Luis
 ALBRISI, César Alfredo
 ALCUAZ, Horacio Alberto
 ALFARO, Germán Enrique
 ALVARO, Héctor Jorge
 ARBO, José Ameghino
 ARDID, Mario Rolando
 ARETA, María Josefa
 ARGÜELLO, Octavio
 ARRIAGA, Julio Esteban
 AUGSBURGER, Silvia
 AZCOITI, Pedro José
 BALADRÓN, Manuel Justo
 BALDATA, Griselda Angela
 BARRIONUEVO, José Luis
 BARRIOS, Miguel Angel
 BASTEIRO, Sergio Angel
 BAYONZO, Liliana Amelia
 BEDANO, Nora Esther
 BELOUS, Nélida
 BENAS, Verónica Claudia
 BERNAZZA, Claudia Alicia
 BERRAUTE, Ana
 BERTOL, Paula María
 BERTONE, Rosana Andrea
 BEVERAGGI, Margarita Beatriz
 BLANCHI SILVESTRE, Marcela A.
 BLANCHI, Ivana María
 BIANCO, Lía Fabiola
 BISUTTI, Delia Beatriz
 BRILLO, José Ricardo
 BRUE, Daniel Agustín
 BULLRICHI, Patricia
 BURZACO, Eugenio
 CALCHAQUI, Mariel
 CALZA, Nello Higinio
 CAMAÑO, Dante Alberto
 CAMAÑO, Graciela
 CANELA, Susana Mercedes
 CANTERO GUTIERREZ, Alberto
 CARMONA, María Araceli
 CASELLES, Graciela María
 CEJAS, Jorge Alberto
 CÉSAR, Nora Noemí
 CHIQUICHANO, Rosa Laudelina
 CIGOGNA, Luis Francisco Jorge
 COLLANTES, Genaro Aurelio
 CONTI, Diana Beatriz
 CÓRDOBA, José Manuel
 CORTINA, Roy
 COSCIA, Jorge Edmundo
 CUCCOVILLO, Ricardo Oscar
 CUEVAS, Hugo Oscar
 CUSINATO, Gustavo
 DAHER, Zulema Beatriz
 DALLA FONTANA, Ariel R. Armando
 DAMILANO GRIVARELLO, V. Mónica
 DATO, Alfredo Carlos
 DE LA ROSA, María Graciela
 DE NARVÁEZ, Francisco
 DEL CAMPILLO, Héctor Eduardo
 DELICH, Francisco José
 DEPETRI, Edgardo Fernando
 DI TULLIO, Juliana
 DÍAZ BANCALARI, José María

DÍAZ ROIG, Juan Carlos
 DÍAZ, Susana Fladia
 DIEZ, María Inés
 DONDA PÉREZ, Victoria Analía
 DOVENA, Miguel Dante
 ERRO, Norberto Pedro
 FABRIS, Luciano Rafael
 FADEL, Patricia Susana
 FEIN, Mónica Hayde
 FELLNER, Eduardo Alfredo
 FERNÁNDEZ BASUALDO, Luis María
 FERNÁNDEZ, Marcelo Omar
 FERRA DE BARTOL, Margarita
 FERRO, Francisco José
 FIOL, Paulina Esther
 FLORES, Héctor
 GALANTINI, Eduardo Leonel
 GALVALISI, Luis Alberto
 GARCÍA HAMILTON, José Ignacio
 GARCÍA MENDEZ, Emilio Arturo
 GARCÍA, Irma Adriana
 GARCÍA, María Teresa
 GARCÍA, Susana Rosa
 GENEM, Amanda Susana
 GEREZ, Elda Ramona
 GIANNETTASIO, Graciela María
 GIL LOZANO, Claudia Fernanda
 GINZBURG, Nora Raquel
 GIOJA, Juan Carlos
 GIUBERGIA, Miguel Angel
 GIUDICI, Sylvia Myriam
 GODOY, Ruperto Eduardo
 GONZÁLEZ, Juan Dante
 GONZÁLEZ, María América
 GONZÁLEZ, Nancy Susana
 GORBACZ, Leonardo Ariel
 GRIBAUDO, Christian Alejandro
 GULLO, Juan Carlos Dante
 GUTIERREZ, Graciela Beatriz
 HALAK, Beatriz Susana
 HEREDIA, Arturo Miguel
 HERRERA, Griselda Noemí
 HERRERA, José Alberto
 IGLESIAS, Fernando Adolfo
 ILARREGUI, Luis Alfredo
 ITRRIETA, Miguel Angel
 KAKUBUR, Emilio
 KATZ, Daniel
 KENNY, Eduardo E. Federico
 KORENFELD, Beatriz Liliana
 KRONEBERGER, Daniel Ricardo
 KUNKEL, Carlos Miguel
 LANCETA, Rubén Orfel
 LANDAU, Jorge Alberto
 LEGUIZAMÓN, Anibal Ernesto
 LEMOS, Silvia Beatriz
 LENZ, María Beatriz
 LEVERBERG, Stella Maris
 LINARES, María Virginia
 LLANOS, Edith Olga
 LLERA, Timoteo
 LÓPEZ ARIAS, Marcelo Eduardo
 LÓPEZ, Ernesto Segundo
 LORENZO BOROCOTÓ, Eduardo
 LOZANO, Claudio
 LUNA de MARCOS, Ana Zulema
 LUSQUÍÑOS, Luis Bernardo
 MACALUSE, Eduardo Gabriel
 MARCONATO, Gustavo Ángel
 MARINO, Juliana
 MARTARENA, Mario Humberto
 MARTÍN, María Elena

MARTÍNEZ GARBINO, Emilio Raúl
 MARTÍNEZ ODDONE, Heriberto Agustín
 MASSEI, Oscar Frmelindo
 MERCHAN, Paula Cecilia
 MERLO, Mario Raúl
 MOISES, María Carolina
 MONTERO, Laura Gisela
 MORÁN, Juan Carlos
 MORANDINI, Norma Elena
 MORANTE, Antonio A. María
 MOREJÓN, Manuel Amor
 MORENO, Carlos Julio
 MORGADO, Claudio Marcelo
 MORINI, Pedro Juan
 MÜLLER, Mabel Hilda
 NAÍM, Lidia Lucia
 NIEVA, Alejandro Mario
 OBEID, Jorge Alberto
 OBIGLIO, Julián Martín
 OLIVA, Cristian Rodolfo
 OSORIO, Marta Lucia
 PAIS, Juan Mario
 PAREDES URQUIZA, Alberto N.
 PAROLI, Raúl Omar
 PASINI, Ariel Osvaldo Eloy
 PASTORIZA, Eduardo Antonio
 PASTORIZA, Mirta Ameliana
 PERALTA, Fabián Francisco
 PEREYRA, Guillermo Antonio
 PÉREZ, Adrián
 PÉREZ, Jorge Raúl
 PETTI, María de los Angeles
 PINEDO, Federico
 PORTELA, Agustín Alberto
 PORTO, Héctor Norberto
 PRIETO, Hugo Nelson
 PUIGGRÓS, Adriana Victoria
 QUIRÓS, Elsa Siria
 RAIMUNDI, Carlos Alberto
 RECALDE, Héctor Pedro
 REJAL, Jesús Fernando
 REYES, María Fernanda
 RICO, María del Carmen Cecilia
 RODRÍGUEZ, Evaristo Arturo
 RODRÍGUEZ, Marcela Virginia
 ROJKES DE ALPEROVICH, Beatriz Liliana
 ROMÁN, Carmen
 ROSSI, Agustín Oscar
 ROSSI, Alejandro Luis
 ROSSI, Cipriana Lorena
 RUIZ, Ramón
 SALIM, Fernando Omar
 SALUM, Osvaldo Rubén
 SÁNCHEZ, Fernando
 SANTANDER, Mario Armando
 SARGHINI, Jorge Emilio
 SATRAGNO, Lidia Elsa
 SCALESI, Juan Carlos
 SCUTTO, Rubén Dario
 SEGARRA, Adela Rosa
 SEREBRINSKY, Gustavo Eduardo
 SESMA, Laura Judith
 SLUGA, Juan Carlos
 SNOPEK, Carlos Daniel
 SOLÁ, Felipe Carlos
 SOLANAS, Raúl Patricio
 SOTO, Gladys Beatriz
 STORNI, Silvia
 SYLVESTRE BEGNIS, Juan Héctor
 THOMAS, Enrique Luis
 TOMAZ, Adriana Elisa
 TORFE, Mónica Liliana
 TORRONTÉGUI, María Angélica
 URLICH, Carlos
 VACA NARVAJA, Patricia

VARGAS AIGNASSE, Gerónimo
 VARISCO, Sergio Fausto
 VÁZQUEZ de TABERNISE S. Beatriz
 VEGA, Juan Carlos
 VELARDE, Marta Sylvia
 VIALE, Lisandro Alfredo
 VILARINO, José Antonio
 VILLAVERDE, Jorge Antonio
 WEST, Mariano Federico
 ZANCADA, Pablo Gabriel
 ZAVALLO, Gustavo Marcelo

AUSENTES, POR MOTIVOS
 OFICIALES:

CARLOTTO, Remo Gerardo
 DE MARCHI, Omar Bruno

AUSENTES, CON LICENCIA:

BULLRICH, Esteban José
 CARCA, Elisa Beatriz
 IBARRA, Vilma Lidia
 POGGI, Claudio Javier

AUSENTES, CON SOLICITUD
 DE LICENCIA PENDIENTE
 DE APROBACIÓN DE LA HONORABLE
 CÁMARA:

AMENTA, Marcelo Eduardo
 BIDEGAIN, Gloria
 COMELLI, Alicia Marcela
 CORDOBA, Stella Maris
 CREMER de Busti, Maria Cristina
 GARCÍA de MORENO, Eva
 IRRAZÁBAL, Juan Manuel
 LÓPEZ, Rafael Angel

MONTOYA, Jorge Luciano
 PERIÉ, Hugo Rubén
 PERIÉ, Julia Argentina
 RIOBOO, Sandra Adriana
 ROLDAN, José María
 SPATOLA, Paola Rosana

AUSENTES, CON AVISO:

ÁLVAREZ, Juan José
 BARAGHIOLA, Vilma Rosana
 BONASSO, Miguel Luis
 GARDELLA, Patricia Susana
 HERRERA, Alberto
 LEDESMA, Julio Rubén

NO INCORPORADO:

RIVAS, Jorge

La referencia acerca del distrito, bloque y período del mandato de cada señor diputado puede consultarse en el Diario de Sesiones correspondiente a la sesión preparatoria (32ª reunión, período 125º) de fecha 5 de diciembre de 2007.

SUMARIO

1. **Izamiento de la bandera nacional.** (Pág. 4.)
2. **Fijación de días y horas** de sesión de la Honorable Cámara. (Pág. 4.)
3. **Autorización** a la **Presidencia** para girar los asuntos entrados a las respectivas comisiones y efectuar las comunicaciones de estilo al Honorable Senado y al Poder Ejecutivo. (Pág. 4.)
4. **Asuntos entrados.** Resolución respecto de los asuntos que requieren pronunciamiento inmediato del cuerpo. (Pág. 5.)
5. **Consideración** de las **autorizaciones** y de las correspondientes **licencias**, sin goce de dieta presentadas por los señores diputados por el distrito electoral de la Capital, don Esteban José Bullrich y por el distrito electoral de San Luis, don Carlos Javier Poggi. Se otorgan. (Pág. 5.)
6. **Plan de labor** de la Honorable Cámara. (Pág. 6.)
7. **Mociones de preferencia y de tratamiento sobre tablas.** (Pág. 7.)
 - I. **Mociones de preferencia con despacho de comisión.** Se aprueba. (Pág. 7.)
 - II. **Mociones de preferencia con o sin despacho de comisión.** Se aprueba como moción de preferencia con despacho de comisión. (Pág. 7.)
 - III. **Moción** de la señora diputada di Tullio de que se trate **sobre tablas** el proyecto de resolución del que es coautora por el que se dispone incorporar en el debate parlamentario la Agenda de Género Período 2008-2010 (556-D.-2008). Se aprueba. (Pág. 9.)
 - IV. **Moción** del señor diputado Nieva de que se trate **sobre tablas** un proyecto de resolución

por el que se dispone la creación de una comisión especial investigadora para efectuar el análisis, la investigación y la evaluación de la gestión del INDEC. Se rechaza. (Página 9.)

8. **Solicitud** de la señora diputada Fadel de que se proceda a insertar en el Diario de Sesiones los textos de los discursos referidos a los homenajes a don Oscar Smith y al doctor Miguel Angel Inchausti. Se aprueba. (Pág. 10.)
9. **Consideración** del proyecto de ley en revisión por el que se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se modifica la Ley Nacional de Tránsito 24.449 (259-S.-2007). (Pág. 10.)
10. **Moción de orden** de la señora diputada Vaca Narvaja de que se difiera el tratamiento del asunto al que se refiere el número 9 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 10.)
11. **Minuto de silencio** en homenaje a la memoria del doctor Miguel Angel Inchausti. (Pág. 10.)
12. **Minuto de silencio** en homenaje a la memoria de don Jorge Guinzburg. (Pág. 11.)
13. **Consideración** de las enmiendas introducidas por el Honorable Senado al proyecto de ley que le fue pasado en revisión por el que se modifica la ley 24.240, de defensa del consumidor (1.061-D.-2006). Se sanciona definitivamente (ley 26.361). (Pág. 11.)
14. **Continuación** de la consideración del asunto al que se refiere el número 9 de este sumario. (Página 21.)
15. **Consideración** del proyecto de resolución de la señora diputada di Tullio y otros por el que se incorpora en el debate parlamentario la Agenda de Género Período 2008-2010 (556-D.-2008). Se sanciona con modificaciones. (Pág. 32.)

16. **Continuación** de la consideración del asunto al que se refiere el punto 9 de este sumario. Se sanciona con modificaciones. (Pág. 50.)
17. **Moción de orden** formulada por el señor diputado Rossi (A.O.) de que la Honorable Cámara pase a cuarto intermedio. Se aprueba. (Pág. 96.)
18. **Apéndice:**
- A. **Sanciones de la Honorable Cámara.** (Página 96.)
- B. **Asuntos entrados:**
- I. **Mensajes del Poder Ejecutivo.** (Pág. 115.)
 - II. **Jefatura de Gabinete de Ministros.** (Pág. 115.)
 - III. **Comunicaciones del Honorable Senado.** (Pág. 115.)
 - IV. **Dictámenes observados.** (Pág. 115.)
 - V. **Comunicaciones de comisiones.** (Página 115.)
 - VI. **Comunicaciones de señores diputados.** (Pág. 116.)
 - VII. **Comunicaciones oficiales.** (Pág. 118.)
 - VIII. **Peticiones particulares.** (Pág. 119.)
 - IX. **Proyectos de ley.** (Pág. 120.)
 - X. **Proyectos de resolución.** (Pág. 133.)
 - XI. **Proyectos de declaración.** (Pág. 140.)
 - XII. **Licencias.** (Pág. 144.)
- C. **Inserciones solicitadas por los señores diputados:**

1. **Azcoiti.** (Pág. 144.)
2. **Galvalisi.** (Pág. 145.)
3. **Osorio.** (Pág. 145.)
4. **Fabris.** (Pág. 146.)
5. **Galvalisi.** (Pág. 147.)
6. **Solanas.** (Pág. 149.)
7. **Alfaro.** (Pág. 149.)
8. **Galvalisi.** (Pág. 150.)
9. **Oliva.** (Pág. 152.)
10. **Ruiz.** (Pág. 153.)
11. **Solanas.** (Pág. 155.)

—En Buenos Aires, a los doce días del mes de marzo de 2008.

1

IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL

Sr. Presidente (Fellner). — Con la presencia de 140 señores diputados queda abierta la primera sesión de tablas del corriente período de sesiones ordinarias.

Invito a la señora diputada por el distrito electoral de San Juan, doña Graciela María Caselles, a izar la bandera nacional en el mástil del recinto.

—Puestos de pie los señores diputados y el público asistente a las galerías, la señora diputada doña Graciela María Caselles procede a izar la bandera nacional en el mástil del recinto. (*Aplausos.*)

2

DÍAS Y HORAS DE SESIÓN

Sr. Presidente (Fellner). — Corresponde que la Honorable Cámara fije los días y horas de sesión para el presente período legislativo.

Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rossi (A.O.). — Señor presidente: tal como lo acordamos en la reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria, proponemos como días y horas de sesión para el presente período legislativo los miércoles, jueves y viernes a las 11.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Aguad. — Señor presidente: nuestro bloque presta su consentimiento a la propuesta que acaba de formular el señor diputado Rossi.

Sr. Presidente (Fellner). — Si hay asentimiento de la Honorable Cámara, se procederá de acuerdo con la propuesta del señor presidente del bloque del Frente para la Victoria.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). — Quedan fijados como días y horas de sesión para todo el presente período parlamentario los días miércoles, jueves y viernes, a las 11.

3

AUTORIZACION

Sr. Presidente (Fellner). — Atento lo dispuesto por el artículo 167 del reglamento, la Presidencia solicita autorización de la Honorable Cámara para dar entrada y girar directamente a las respectivas comisiones los asuntos ingresados, y para efectuar las comunicaciones de estilo al Honorable Senado y al Poder Ejecutivo, incluso las relativas a aquellas sanciones que se produjeran en el desarrollo de las sesiones que no hubieran concluido.

Si hay asentimiento, la Presidencia quedaría autorizada para cumplir con los trámites mencionados, a cuyo efecto dará forma de resolución a la decisión de la Honorable Cámara.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). — Se procederá en consecuencia.

4

ASUNTOS ENTRADOS

Sr. Presidente (Fellner). — Corresponde dar cuenta de los asuntos incluidos en los boletines de Asuntos Entrados números 48, correspondiente al periodo parlamentario 2007, y 1 y 2 del actual periodo, que obran en poder de los señores diputados.

Conforme con lo resuelto oportunamente por la Honorable Cámara, se prescindirá de la enunciación de tales asuntos por Secretaría, sin perjuicio de su inclusión en el Diario de Sesiones, y se dará por aprobado el giro a las respectivas comisiones¹.

Corresponde que la Honorable Cámara pase a resolver respecto de los asuntos que requieren pronunciamiento inmediato del cuerpo. Atento a que los puntos sobre tablas son en su mayoría renuncias a comisiones, si la Cámara está de acuerdo se realizará una sola votación para aprobarlas.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). — Se va a votar si se accede a las peticiones formuladas.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). — Quedan aceptadas las peticiones formuladas.

5

AUTORIZACIONES Y LICENCIAS

Sr. Presidente (Fellner). — Corresponde resolver respecto de los pedidos de licencia, sin goce de dieta, formulados por los señores diputados Esteban José Bullrich, desde el 1º de marzo hasta el 30 de abril del corriente año, para continuar desempeñando el cargo de ministro tem-

porario de Desarrollo Social de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y del señor diputado Claudio Javier Poggi para ocupar el cargo de jefe del Programa de Control de Gestión del Gobierno de la provincia de San Luis, desde el 1º de marzo hasta el 30 de noviembre del corriente año.

Buenos Aires, 28 de febrero de 2007.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Eduardo Fellner.

S/D.

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de que autorice solicitar permiso para ejercer el cargo de ministro temporario de Desarrollo Social en la Ciudad de Buenos Aires desde el día 1º de marzo de 2008 al 30 de abril de 2008, hasta que concluya la licencia por maternidad de la señora María Eugenia Vidal.

Este permiso fue otorgado en diciembre de 2007 y por tratarse de un nuevo año parlamentario, solicito su renovación.

Sin otro particular, saluda a usted con distinguida consideración.

Esteban J. Bullrich.

Buenos Aires, 28 de febrero de 2007

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Eduardo Fellner.

S/D.

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de que autorice solicitar la licencia a mi mandato sin goce de dieta desde el día 1º de marzo de 2008 al 30 de abril de 2008, ya que seré ministro temporario de Desarrollo Social en la Ciudad de Buenos Aires hasta que concluya la licencia por maternidad de la señora María Eugenia Vidal.

Sin otro particular, saluda a usted con distinguida consideración.

Esteban J. Bullrich.

Buenos Aires, 29 de febrero de 2007.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Eduardo Fellner.

S/D.

De mi consideración:

Me dirijo a usted con el objeto de anunciarle que me desempeñará como jefe del Programa de Control de Gestión del Gobierno de la Provincia de San Luis, desde el 1º de marzo de 2008 hasta el 30 de noviembre de 2008.

¹ Véase la enunciación de los asuntos entrados en el Apéndice.

Sin otro particular, saluda a usted con la consideración más distinguida.

Claudio J. Poggi.

Buenos Aires, 29 de febrero de 2007.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Eduardo Fellner.

S/D.

De mi consideración:

Me dirijo a usted con el objeto de solicitar por su intermedio a la Honorable Cámara de Diputados autorización para hacer uso de licencia sin goce de haberes, desde el día 1º de marzo de 2008 hasta el 30 de noviembre de 2008.

Sin otro particular, saluda a usted con la consideración más distinguida.

Claudio J. Poggi.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar si se acuerdan las licencias solicitadas.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Quedan otorgadas las licencias solicitadas.

6

PLAN DE LABOR

Sr. Presidente (Fellner). – Corresponde pasar al término reglamentario destinado a la consideración del plan de labor de la Honorable Cámara.

Por Secretaría se dará lectura del plan de trabajo propuesto por la Comisión de Labor Parlamentaria.

Sr. Secretario (Hidalgo). – El plan de labor acordado por la Comisión de Labor Parlamentaria es el siguiente:

Homenajes a don Miguel Angel Inchausti y a don Oscar Smith.

Tratamientos sobre tablas.

Expediente 259-S.-2007. Proyecto de ley en revisión por el cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior y modificaciones a la ley de tránsito.

Expediente 1.061-D.-2006. Proyecto de ley. Defensa del Consumidor –ley 24.240–. Modificación. Aceptación de las modificaciones introducidas por el Honorable Senado.

Sobre tablas (proyectos de resolución o declaración).

Expediente 5.702-D.-2007. reproducido durante este periodo. Proyecto de declaración. Declarar de interés de esta Honorable Cámara al Festival Buenos Aires 2008 con Luis Palau, a realizarse durante el mes de marzo de 2008 en la Ciudad de Buenos Aires.

Expediente 296-D.-2008. Proyecto de resolución. Declarar de interés de la Honorable Cámara la muestra fotográfica Ausencias, a realizarse durante el mes de febrero en el Centro Cultural Recoleta.

Expediente 42-D.-2008. Proyecto de resolución. Expresar beneplácito por la labor desinteresada de Soledad, Los Nocheros y el Chaqueño Palavecino en el Festival Solidario por los inundados del Pilcomayo, en la provincia de Salta.

Expediente 218-D.-2008. Proyecto de resolución. Declarar de interés de la Honorable Cámara la Undécima edición de los juegos deportivos de la juventud trasandina –Judejut–, a realizarse del 27 de abril al 3 de mayo de 2008 en la República del Perú.

Expediente 510-D.-2008. Proyecto de declaración. Declarar de interés parlamentario la Decimoséptima edición de la Fiesta Provincial del Chivo, en la provincia del Chaco.

Expediente 39-D.-2008. Proyecto de resolución. Declarar de interés parlamentario el IV Encuentro Nacional de Teatro Comunitario, a realizarse del 20 al 23 de marzo de 2008 en la ciudad de Oberá, provincia de Misiones.

Expediente 464-D.-2008. Proyecto de declaración. Declarar de interés parlamentario el Cuadragésimo Octavo Congreso Cuyano de Cirugía en la provincia de Mendoza.

Expediente 238-D.-2008. Proyecto de declaración. Declarar de interés de la Honorable Cámara la Fiesta Nacional de la Vendimia 2008, que se realizó el día 8 de marzo de 2008 en la provincia de Mendoza.

Ordenes del día de la Comisión Bicameral Permanente de Trámite Legislativo (ley 26.122).

Expedientes 14; 15; 16; 17; 18; 20; 19-J.G.M.-2007.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el plan de labor propuesto por la Comisión de Labor Parlamentaria.

Se va a votar.

—Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). — Queda aprobado el plan de labor.

7

**MOCIONES DE PREFERENCIA
Y DE TRATAMIENTO SOBRE TABLAS**

I

**Mociones de preferencia con despacho
de comisión**

Sr. Presidente (Fellner). — Corresponde pasar al término previsto por el artículo 168 del reglamento, destinado a mociones de preferencia y de tratamiento sobre tablas.

Por Secretaría se dará lectura de las solicitudes de preferencia con despacho de comisión para la próxima sesión.

Sr. Secretario (Hidalgo). — Bloque UCR: 214-D.-2008 de declaración. Expresar preocupación por la información periodística que da cuenta del funcionamiento de un grupo de contención en el edificio “Libertad”, en apoyo de los acusados por delitos de lesa humanidad cometidos durante el último gobierno de facto.

79-D.-2008 de ley. Obras sociales (ley 23.660). Modificación del artículo 9º, sobre beneficiarios.

13-D.-2008 de ley. Ética pública —ley 25.588— Modificaciones sobre inhabilitaciones para el ejercicio de la función pública. (2.301-D.-2006, reproducido)

1.868-D.-2007 de ley. Especie puma, león americano —Felis concolor— declárase monumento natural nacional.

Bloque Partido Socialista: 390-D.-2008 de ley. Programa Nacional de Prevención y Asistencia a las Víctimas de Delitos Sexuales. Creación

391-D.-2008 de resolución. Pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre diversas cuestiones relacionadas con la aplicación de la ley 26.150, de creación del Programa Nacional de Educación Sexual.

514-D.-2008 de resolución. Pedido de informes al Poder Ejecutivo acerca de diversas cuestiones relacionadas con el Servicio Ferroviario que va desde Buenos Aires —estación Federico Lacroze— hasta la ciudad capital de la provincia de Misiones.

Bloque ARI. Autónomo 8+: 297-D.-2008 de resolución. Declarar preocupación de la Honorable Cámara por la situación que atraviesa el Racing Club de Avellaneda.

Bloque Frente Cívico y Social de Catamarca: 217-D.-2008 de resolución. Solicitar al Poder Ejecutivo disponga las medidas necesarias para el amojonamiento de los límites entre las provincias de Salta y Catamarca.

5.945-D.-2007 de ley. Zona de emergencia agropecuaria. Decláranse comprendidos a diversos departamentos de la provincia de Catamarca.

Bloque Movimiento Popular Neuquino: 208-D.-2008 de ley. Estado de emergencia en seguridad vial. Declaración por el término de un año. Modificaciones a la ley 24.449, de tránsito. (6.792-D.-2006, reproducido).

Sr. Presidente (Fellner). — Se van a votar las solicitudes de preferencia con despacho de comisión para la próxima sesión.

—Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). — Quedan acordadas las preferencias solicitadas.

II

**Mociones de preferencia con o sin despacho
de comisión**

Sr. Presidente (Fellner). — Por Secretaría se dará lectura de las solicitudes de preferencia, con o sin despacho de comisión, para la próxima sesión.

Sr. Secretario (Hidalgo). — Se trata de un pedido del bloque de la Coalición Cívica para el proyecto contenido en el expediente 5.924-D.-2007.

Sra. Bullrich. — Pido la palabra para fundamentar la solicitud que acaba de ser leída por Secretaría.

Sr. Presidente (Fellner). — En consideración. Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Bullrich. — Señor presidente: quiero informar a la Cámara que el proyecto cuyo tratamiento preferencial estamos planteando resulta absolutamente estratégico para el momento que vive el país y para lo que se va a votar en el día de hoy.

Esta iniciativa no surge solamente de nosotros, sino también de la Unión de Conductores

dancia sobre lo que está ocurriendo con dicho organismo, tan importante para la vida económica e institucional de la República.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración

Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe

Sr. Rossi (A. O.). – Señor presidente: no vamos a acompañar la propuesta del señor diputado.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar la moción de tratamiento sobre tablas formulada por el señor diputado por Jujuy.

Se requieren las dos terceras partes de los votos que se emitan.

–Resultado negativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda rechazada la moción.

8

SOLICITUD

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Fadel. – Teniendo en cuenta que ahora corresponde pasar al término previsto para los homenajes, solicito de acuerdo con lo conversado en la reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria que el cuerpo considere la posibilidad de insertar los textos de los discursos que los señores diputados pensaban pronunciar en este recinto, a efectos de agilizar la sesión e ir directamente a los temas de fondo.

Sr. Presidente (Fellner). – En la Comisión de Labor Parlamentaria se decidió rendir homenaje a don Oscar Smith y al doctor Miguel Angel Inchausti.

La Presidencia desca saber si los señores diputados están de acuerdo con insertar sus discursos.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Azcoiti. – Señor presidente: accedemos a lo solicitado por la señora diputada y aclaramos que el texto del homenaje propuesto al doctor Miguel Angel Inchausti ha sido entregado para que sea insertado en el Diario de Sesiones.

Sr. Presidente (Fellner). – Si hay asentimiento de la Honorable Cámara, se procederá a la inserción de los textos de los homenajes previstos para el día de la fecha.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se procederá en la forma prevista.

9

CREACION DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Sr. Presidente (Fellner). – Corresponde considerar el proyecto de ley en revisión por el que se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, y se modifica la ley 24.449, que es la Ley Nacional de Tránsito (expediente 259-S.-2007 y otro).

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en general.

Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

10

MOCION DE ORDEN

Sra. Vaca Narvaja. – Señor presidente: solicito que se altere el orden previsto a efectos de tratar en primer lugar el proyecto venido en revisión del Honorable Senado, de reforma de la ley 24.240, atento a que hemos llegado a un acuerdo con los distintos bloques para proceder a su aprobación en forma inmediata sin hacer uso de la palabra.

Por lo expuesto solicito que, en primer lugar, la Cámara trate este proyecto de ley.

Sr. Presidente (Fellner). – La señora diputada está proponiendo alterar el orden del día de la sesión para tratar en primer lugar el proyecto de ley contenido en el expediente 1.061-D.-2006, de modificación de la Ley de Defensa del Consumidor.

Se va a votar la moción de la señora diputada por Córdoba.

–Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Se procederá en consecuencia.

11

MINUTO DE SILENCIO

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Pinedo. – Señor presidente: solicito que la Cámara guarde un minuto de silencio en ho-

~~Sr. Presidente (Fellner). – Han solicitado que conste su voto afirmativo las señoras diputadas Marcela Rodríguez y Osorio.~~

~~Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley. ¹ (Aplausos.)~~

~~Se comunicará al Poder Ejecutivo y se dará aviso al Honorable Senado.~~

14

**CREACION DE LA AGENCIA NACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL
(Continuación)**

Sr. Presidente (Fellner). – Corresponde considerar el proyecto de ley en revisión por el cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se modifica la ley 24.449, nacional de tránsito (expediente 259-S.-2007 y otro).

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

CAPÍTULO I

DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSITO
Y DE LA SEGURIDAD VIAL.

Artículo 1º – Créase la Agencia Nacional de Seguridad Vial, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado, la que tendrá como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.

Art. 2º – La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá su domicilio en la Capital de la República y podrá constituir delegaciones en el interior del país que dependerán en forma directa de la misma.

Art. 3º – La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales previstos en la normativa vigente en la materia.

Art. 4º – Serán funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

- a) Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional;
- b) Propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial;
- c) Proponer modificaciones tendientes a la armonización de la normativa vigente en las distintas jurisdicciones del país;

- d) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales;
- e) Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional;
- f) Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la licencia nacional de conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de las mismas;
- g) Colaborará con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de, las fuerzas policiales y de seguridad, tanto, federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial.
- h) Diseñar el sistema de puntos aplicable a la licencia nacional de conducir, conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento establecidos en la presente ley y su reglamentación:
- i) Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y representar, con la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, al Estado nacional en el Consejo Federal de Seguridad Vial;
- j) Entender en el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir;
- k) Entender en el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito;
- l) Entender en el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial;
- m) Crear un modelo único de acta de infracción, disponiendo los procedimientos de emisión, entrega, carga y digitalización, así como el seguimiento de las mismas hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario;
- n) Coordinar con las autoridades competentes de todas las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos;
- ñ) Autorizar la colocación en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y el uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación; siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y ve-

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pag. .)

rificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia y de conformidad con las leyes 19.511 y 25.650;

- o) Coordinar el sistema de control de tránsito en estaciones de peajes de rutas concesionadas conforme lo determine la reglamentación, para lo cual las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para su efectivización;
- p) Participar en la regulación, implementación y fiscalización del sistema de monitoreo satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial;
- q) Coordinar la emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito como requisito para gestionar la licencia nacional de conducir, la transferencia de vehículos, con los organismos que otorguen la referida documentación;
- r) Coordinar con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y los organismos nacionales con competencia en la materia la formulación de un sistema de control de jornada y descanso laboral, su implementación y fiscalización. Tendrá por objeto registrar por medios comprobables el cumplimiento de la jornada laboral, de las horas de efectiva conducción y del descanso mínimo previsto por la reglamentación por parte de los conductores de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional;
- s) Elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar un programa anual de control efectivo del tránsito para el eficaz cumplimiento de la presente ley, encontrándose facultada a consultar, requerir la asistencia, colaboración y opinión de organismos relacionados con la materia. El mismo deberá ser informado anualmente al Honorable Congreso de la Nación, tanto de su contenido como de los resultados obtenidos en su ejecución;
- t) Diseñar e implementar un sistema de auditoría nacional de seguridad vial;
- u) Realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial, a crearse conforme el artículo 18 de la presente ley;
- v) Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de

los vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que establezca la reglamentación;

- w) Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial;
- x) Elaborar campañas de concientización en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, en la elaboración de campañas de educación vial destinadas a la prevención de siniestros viales;
- y) Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad, nacional y/o internacional, a los efectos de realizar programas de investigación y capacitación de personal en materia de seguridad vial, y fomentar la creación de carreras vinculadas a la materia de la presente ley.

Art. 5º - La Agencia Nacional de Seguridad Vial será presidida por el ministro del Interior, quien se encuentra facultado para:

- a) Presidir las sesiones de los comités de políticas, ejecutivo y consultivo, con voz y voto;
- b) Solicitar sesiones extraordinarias de los comités de políticas, ejecutivo y consultivo;
- c) Designar y convocar al comité consultivo.

Art. 6º - La Agencia Nacional de Seguridad Vial estará a cargo de un director ejecutivo con rango y jerarquía de subsecretario, designado por el Poder Ejecutivo nacional.

Art. 7º - El director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá los siguientes deberes y funciones:

- a) Ejercer la representación y dirección general de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, actuar en juicio como actora y demandada en temas de su exclusiva competencia, quedando facultado para absolver posiciones en juicio pudiendo hacerlo por escrito;
- b) Ejercer la administración de la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribiendo a tal fin los actos administrativos pertinentes;
- c) Elaborar el plan operativo anual;
- d) Convocar las sesiones de los comités de políticas, ejecutivo y consultivo, y participar en ellas con voz y voto;
- e) Convocar al comité consultivo por lo menos una (1) vez cada tres (3) meses y someter a su consulta las políticas planificadas y las que se encuentran en ejecución;

- f) Convocar al comité de políticas y al comité ejecutivo y someter a su consideración las políticas planificadas y las que se encuentren en ejecución;
- g) Promover y gestionar la obtención de recursos y fondos públicos y privados, locales y extranjeros, para el cumplimiento de los objetivos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- h) Promover las relaciones institucionales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en su caso, suscribir convenios con organizaciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, para el logro de sus objetivos en coordinación con los organismos con competencia en la materia;
- i) Poner a consideración del comité de políticas el plan estratégico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- j) Dictar las normas reglamentarias necesarias para el funcionamiento operativo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- k) Aceptar herencias, legados, donaciones y subvenciones que le asignen organismos públicos o privados, nacionales o extranjeros;
- l) Requerir a los distintos organismos de la administración pública nacional la comisión transitoria de personal idóneo en la materia que fuere necesario para el funcionamiento de la autoridad.

Art. 8º - La Agencia Nacional de Seguridad Vial será el organismo responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, ratificado por el Poder Ejecutivo nacional a través del decreto 1.232 del 11 de septiembre de 2007.

Art. 9º - La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un comité de políticas, que tendrá como función proponer lineamientos de armonización federal en materia de seguridad vial, respetando las autonomías provinciales, y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de las siguientes jurisdicciones ministeriales, con rango no inferior a secretario: Ministerio de Salud, Ministerio de Educación, Ministerio de Ciencia y Tecnología, Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Ministerio de Economía y Producción y el representante de mayor jerarquía del Consejo Federal de Seguridad Vial.

Art. 10. - La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un comité ejecutivo, que tendrá como función coordinar la implementación de las políticas nacionales en materia de seguridad vial y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de la Secretaría de Transporte, de la Policía Federal Argentina, de la Gendarmería Nacional, de la Prefectura Naval Argentina, del Órgano

de Control de Concesiones Viales, de la Dirección Nacional de Vialidad y el Consejo Federal de Seguridad Vial.

Art. 11. - La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un comité consultivo, que tendrá como función colaborar y asesorar en todo lo concerniente a la temática de la seguridad vial y estará integrado, con carácter ad honorem, por representantes de organizaciones no gubernamentales de reconocida trayectoria e idoneidad del mundo de la empresa, la academia, la ciencia, el trabajo y de todo otro ámbito comprometido con la seguridad vial, que serán invitadas a integrarlo por el presidente de la Agencia de Seguridad Vial.

Art. 12.- Los recursos operativos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial serán los siguientes:

- a) Las partidas presupuestarias asignadas por la ley de presupuesto o leyes especiales;
- b) Los fondos provenientes de los servicios prestados a terceros y de los porcentajes sobre las tasas administrativas que se establezcan en acuerdo con las autoridades locales en materia del sistema único de infracciones, licencias de conducir y otros servicios administrativos;
- c) Las donaciones, aportes no reembolsables y legados que reciba y acepte;
- d) Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos;
- e) Todo otro ingreso no previsto en los incisos anteriores, provenientes de la gestión del organismo;
- f) Contribución obligatoria del uno por ciento (1 %) sobre las primas de seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros. Dicha contribución será liquidada por los aseguradores a la Superintendencia de Seguros de la Nación conforme lo establezca la reglamentación. La afectación específica de estos recursos será por el término de diez (10) años.

Art. 13. - Los ingresos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, así como sus bienes y operaciones, tendrán el mismo tratamiento impositivo que corresponde y se aplica a la administración pública nacional. Los referidos ingresos tampoco estarán gravados con el impuesto al valor agregado.

Art. 14. - Derógase el inciso 37 del artículo 22 del título V de la Ley de Ministerios (texto ordenado por decreto 438/92) y sus modificatorias.

Art. 15. - Incorpórase al artículo 17 del título V de la Ley de Ministerios (texto ordenado por decreto 438/92) y sus modificatorias, como inciso 26, el siguiente:

26. Entender en la elaboración y aplicación de políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional, la registración y

sistematización de datos relativos al Sistema Nacional de la Seguridad Vial; concertar con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento de las funciones de prevención y control del tránsito, sin que el ejercicio de tales funciones desconozca o altere las jurisdicciones locales.

Art. 16. - *Registro Nacional de Licencias de Conducir.* Créase el Registro Nacional de Licencias de Conducir en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el cual deberán inscribirse la totalidad de los datos de las licencias nacionales de conducir emitidas, los de sus renovaciones o cancelaciones, así como cualquier otro detalle que determine la reglamentación.

Art. 17. - *Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial.* Créase el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual tendrá como misión recabar la información relativa a infracciones y siniestros de tránsito que se produzcan en el territorio nacional, de conformidad a lo que prevea la reglamentación.

Art. 18. - *Observatorio de Seguridad Vial.* Créase el Observatorio de Seguridad Vial, en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual tendrá por función la investigación de las infracciones y los siniestros de tránsito, de modo tal de formular evaluaciones de las causas, efectos, posibles medidas preventivas, sugerir las políticas estratégicas que se aconsejen adoptar en la materia y realizará anualmente una estimación del daño económico producido por los accidentes viales en el período.

Art. 19. - Tránsfírese el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito de la órbita del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos al ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

CAPÍTULO II

De las modificaciones a la ley 24.449

Art. 20. - Modificase el artículo 2º de la ley 24.449 el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 2º: *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. Asígnase a las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional. La Nación, a través de Gendarmería Nacional y las provincias, suscribirán con alcances determi-

nados por el artículo 2º del decreto 516/07 y por el artículo 2º del decreto 779/95, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios.

La autoridad 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. 21. - Modificase el artículo 6º de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 6º: *Consejo Federal de Seguridad Vial.* Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial, organismo interjurisdiccional, de carácter permanente, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial de la República Argentina. Estará integrado por un representante de cada una de las provincias, un representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un representante del Poder Ejecutivo nacional.

Los representantes deberán ser los funcionarios de más alto rango en la materia de sus respectivas jurisdicciones con jerarquía no inferior al tercer nivel jerárquico institucional del Poder Ejecutivo de su jurisdicción. También participarán con voz y voto dos (2) representantes por cada una de las comisiones pertinentes del las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores de la Nación, uno por la mayoría y otro por la primera minoría.

El Consejo Federal de Seguridad Vial tendrá su sede en la Agencia Nacional de Seguridad

Vial y recibirá apoyo para su funcionamiento administrativo y técnico.

Art. 22. – Deróganse los incisos e) y f) del artículo 7° de la ley 24.449.

Art. 23. – Modifícase el artículo 8° de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera

Artículo 8°: *Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito*. Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito (RENAT), el que dependerá y funcionará en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en los términos que establezca la reglamentación de la presente ley, el cual registrará los datos de los presuntos infractores, de los prófugos o rebeldes, de los inhabilitados, de las sanciones firmes impuestas y demás información útil a los fines de la presente ley que determine la reglamentación.

A tal fin, las autoridades competentes deberán comunicar de inmediato los referidos datos a este organismo.

Este registro deberá ser consultado previo a cada trámite de otorgamiento o renovación de licencia nacional de conducir, para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia y/o para todo otro trámite que exija la reglamentación.

Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interjurisdiccional que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando, al mismo tiempo, contar con un registro actualizado.

Art. 24. – Modifícase la denominación del Capítulo II del título III de la ley 24.449, por la siguiente: "Licencia nacional de conducir".

Art. 25. – Modifícase el artículo 13 de la ley 24.449 el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 13: *Características*. Todo conductor será titular de una licencia nacional de conducir ajustada a lo siguiente:

- a) La licencia nacional de conducir otorgada por municipalidades u organismos provinciales autorizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial habilitarán a conducir en todas las calles y caminos de la República, así como también en territorios extranjeros, en los casos en que se hubiera suscrito el correspondiente convenio, previa intervención de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, conforme lo establezca la reglamentación;
- b) La licencia nacional deberá extenderse conforme a un modelo unificado que

responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño que establezca la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se individualizará por la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad local emisora y el número de documento nacional de identidad del requirente;

- c) Las licencias podrán otorgarse con una validez de hasta cinco (5) años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico. De registrar el titular antecedentes por infracciones graves o en cantidad superior a la que se determine por vía de la reglamentación, se deberán revalidar los exámenes teórico-prácticos;
- d) Los conductores que obtengan su licencia por primera vez deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante;
- e) A partir de la edad de sesenta y cinco (65) años se reducirá la vigencia de la licencia nacional de conducir. La autoridad expedidora determinará, según los casos, los periodos de vigencia de las mismas, dentro de los parámetros que establezca la reglamentación;
- f) La emisión de la licencia nacional de conducir y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos, a través de un sistema cuyas condiciones y características se determinarán en la reglamentación;
- g) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;
- h) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El otorgamiento de licencias de conductor en infracción a las normas de esta ley y su reglamentación, permitirá a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por intermedio de la autoridad de aplicación y comprobación correspondiente, restringir la circulación en jurisdicción nacional del titular de la licencia otorgada en infracción, y a la vez hará pasible al o a los funcionarios que las extiendan, de las responsabilidades

contempladas en el artículo 1.112 del Código Civil, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

Art. 26. - Modifícase el artículo 14 de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 14: *Requisitos.*

a) La autoridad emisora debe requerir del solicitante:

1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.
3. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
4. Un examen médico psicofísico que comprenderá: una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica, y en el caso particular de las licencias de conducir de carácter profesional se requerirá además un estudio sobre el síndrome de apnea obstructiva del sueño, teniendo en cuenta las especificidades que establezca la reglamentación para su realización.
5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.
6. Un examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.
7. Un examen práctico de idoneidad conductiva. Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica; asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de dos (2) años.

8. La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará, homologará y auditará los contenidos de los distintos exámenes señalados en los incisos 4, 5, 6 y 7.

b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte de carácter interjurisdiccional, además de lo establecido en el inciso a) del presente artículo, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.

Antes de otorgar una licencia se deberá requerir al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito informes de infracciones y de sanciones penales en ocasión del tránsito, más los informes específicos para la categoría solicitada.

Art. 27. - Incorpórase como último párrafo del artículo 26 de la ley 24.449, el siguiente:

Queda prohibida toda clase de publicidad de bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar localizadas en las áreas indicadas puedan ser visualizadas desde las mismas, con excepción de aquellas que contengan leyendas relativas a la prevención de seguridad vial.

Las violaciones a esta prohibición serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la ley 24.788, de lucha contra el alcoholismo.

Art. 28. - Incorpórase como artículo 26 bis de la ley 24.449, el siguiente:

Artículo 26 bis: *Venta de alcohol en la vía pública.* Limitase el expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, para su consumo, en establecimientos comerciales que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas conforme lo establezca la reglamentación. Las violaciones a esta limitación serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la ley 24.788, de lucha contra el alcoholismo.

Art. 29. - Incorpórase como último párrafo del artículo 29 de la ley 24.449 - *Condiciones de seguridad*, el siguiente:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, un sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación.

Art. 30. – Modifícase el artículo 71 de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 71: *Interjurisdiccionalidad*. Todo imputado, que se domicilie a más de sesenta kilómetros del asiento del juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal de fehaciente constatación.

Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor, está obligado a comparecer o ser traído por la fuerza pública ante el juez mencionado en primer lugar.

Asimismo, cuando el presunto infractor acredite necesidad de ausentarse, se aplazará el juzgamiento hasta su regreso. Este plazo no podrá ser mayor de sesenta (60) días, salvo serias razones que justifiquen una postergación mayor.

Para el caso de las infracciones realizadas en la jurisdicción nacional, será optativo para el infractor prorrogar el juzgamiento al juez competente en razón de su domicilio, siempre y cuando el mismo pertenezca a una jurisdicción adherida al sistema. El domicilio será el que conste en la licencia nacional de conducir o el último que figure en el documento nacional de identidad si el cambio de este último fuere posterior al que obra en la licencia de conducir y anterior a la fecha de la infracción. Cuando el conductor no hubiese sido identificado en el momento de la infracción el domicilio que se tendrá en cuenta será el del infractor presunto de acuerdo a la información suministrada por el Registro de la Propiedad Automotor.

Cuando el juzgamiento requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción el juez actuante podrá solicitar los informes pertinentes al juez o a las autoridades de constatación locales.

La reglamentación establecerá los supuestos y las condiciones para ejercer esta opción.

El Estado nacional propiciará un sistema de colaboración interprovincial para las notificaciones, juzgamiento y toda otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del efectivo cumplimiento de lo establecido en la presente ley y su reglamentación.

Art. 31. – Incorpóranse como apartados 7 y 8 del inciso c) del artículo 72 de la ley 24.449, los siguientes:

7. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso p) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de la brada el acta, el vehículo podrá circular, siempre y cuando descendan del mismo las personas que sean necesarias para adecuar el

número de ocupantes a la capacidad para la cual fue construido.

8. Que sean conducidos en las condiciones enunciadas en el inciso r) del artículo 77 de la presente ley. En dicho caso, luego de la brada el acta, el vehículo será removido y remitido al depósito que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quien acredite su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

Art. 32. – Incorpórase como artículo 72 bis de la ley 24.449, el siguiente:

Artículo 72 bis: *Retención preventiva – boleta de citación del inculcado – autorización provisional*. En los supuestos de comisión de alguna de las faltas graves enunciadas en los incisos m), n), o), s), w), x) o y) del artículo 77 de la presente ley, la autoridad de comprobación o aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la reemplazará con la entrega, en ese mismo acto, de la boleta de citación del inculcado. Dicho documento habilitará al inculcado para conducir sólo por un plazo máximo de treinta (30) días corridos, contados a partir de la fecha de su confección.

De inmediato, la autoridad de comprobación o de aplicación remitirá la licencia para conducir y la denuncia o acta de infracción respectiva al juez o funcionario que corresponda.

Dentro del referido plazo de treinta (30) días corridos, el infractor deberá presentarse personalmente ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa.

En caso de optar por ejercer su derecho de defensa, el juez o funcionario designado podrá otorgar, por única vez, una prórroga de no más de sesenta (60) días corridos desde la vigencia de la boleta de citación del inculcado para conducir. La prórroga sólo podrá otorgarse en caso de existir dificultades de gravedad tal que imposibiliten emitir la resolución, en cuanto al fondo del asunto, dentro de los treinta (30) días corridos desde la fecha en que se confeccionó la boleta de citación.

La vigencia de la prórroga no podrá exceder nunca el plazo de noventa (90) días contados a partir de la fecha de emisión de la boleta de citación.

En caso de que el infractor no se presentara dentro del término de treinta (30) días establecido en el presente procedimiento, se presumirá su responsabilidad.

La licencia de conducir será restituida por el juez o funcionario competente, si correspondie-

re, cuando ocurra alguno de los siguientes supuestos:

- a) Pago de la multa;
- b) Cumplimiento de la resolución del juez o funcionario competente.

Si el infractor no se presentara pasados los noventa (90) días corridos desde la fecha de confección de la boleta de citación, se destruirá la licencia retenida y caducará la habilitación para conducir hasta tanto obtenga una nueva licencia de conformidad con el procedimiento establecido por esta ley. Esta nueva licencia sólo podrá otorgarse si previamente se abonó la multa o se dio cumplimiento a la resolución del juez o funcionario competente.

En el supuesto del inciso x) del artículo 77, además del pago de la multa o cumplimiento de la sanción que corresponda, el infractor deberá acreditar haber dado cumplimiento a la revisión técnica obligatoria.

Para los supuestos de retención cautelar de licencia no se aplicará la opción de prórroga de jurisdicción contemplada en el artículo 71.

Art. 33. – Incorpóranse como incisos m) a y) del artículo 77 de la ley 24.449, los siguientes:

- m) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales;
- n) La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un 10 % (diez por ciento);
- ñ) La conducción, en rutas, autopistas y semi-autopistas, a una distancia del vehículo que lo precede menor a la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha, conforme los parámetros establecidos por la presente ley y su reglamentación;
- o) La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos;
- p) La conducción de vehículos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo;
- q) La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor;
- r) La conducción de vehículos propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto;
- s) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario;

- t) La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correa de seguridad;
- u) La conducción de vehículos transportando menores de diez (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera;
- v) La realización de maniobras de adelantamiento a otros vehículos sin respetar los requisitos establecidos por la presente ley;
- w) La conducción de vehículos a contramano;
- x) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la revisión técnica obligatoria;
- y) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 de la presente ley.

Art. 34. – Modifícase el artículo 84 de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 84: *Multas*. El valor de la multa se determina en unidades fijas denominadas UF, cada una de las cuales equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta especial.

En la sentencia el monto de la multa se determinará en cantidades UF, y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago.

Las multas serán determinadas en la reglamentación desde un mínimo de 50 UF hasta un máximo de 5.000 UF.

Se considerarán como agravantes los casos en que la responsabilidad recaiga sobre los propietarios.

Para las comprendidas en el inciso I del artículo 77, la reglamentación establecerá una escala que se incrementará de manera exponencial, en función de los mayores excesos en que los infractores incurran, con un monto máximo de 20.000 UF.

Accesoriamente, se establecerá un mecanismo de reducción de puntos aplicable a la licencia nacional de conducir conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento que determine la presente ley y su reglamentación.

Art. 35. – Modifícase el artículo 85 de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 85: *Pago de multas*. La sanción de multa puede:

- a) Abonarse con una reducción del cincuenta (50) por ciento cuando corresponda a normas de circulación en la vía pública y exista reconocimiento voluntario de la infracción. En todos los ca-

los tendrá los efectos de una sanción firme:

- b) Ser exigida mediante un sistema de cobro por vía ejecutiva cuando no se hubiera abonado en término, para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento
- c) Abonarse en cuotas en caso de infractores de escasos recursos, la cantidad de cuotas será determinada por la autoridad de juzgamiento.

La recaudación por el pago de multas se aplicará para costear programas y acciones destinados a cumplir con los fines de esta ley. Sobre los montos provenientes de infracciones realizadas en jurisdicción nacional se podrá afectar un porcentaje al Sistema Nacional de Seguridad Vial, conforme lo determine la reglamentación, o en su caso a la jurisdicción provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o local que haya intervenido en el juzgamiento en el supuesto contemplado en el último párrafo del artículo 71. La Agencia Nacional de Seguridad Vial celebrará los convenios respectivos con las autoridades provinciales.

Art. 36. – Modifícase el artículo 89 de la ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 89: *Prescripción*. La prescripción se opera:

- a) A los dos (2) años para la acción por falta leve;
- b) A los cinco (5) años para la acción por falta grave y para sanciones.

En todos los casos, se interrumpe por la comisión de una falta grave o por la secuela del juicio contravencional, ejecutivo o judicial

Art. 37. – *Vigencia*. Esta ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial. Las reglamentaciones existentes antes de la entrada en vigencia de la presente ley continuarán aplicándose hasta su reemplazo, en tanto no se opongan a lo previsto en la presente.

Art. 38. – *Adhesiones*. Se invita a las provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los municipios de la República a adherir a la presente ley.

CAPÍTULO III

Disposiciones transitorias

Art. 39. – El Poder Ejecutivo nacional, en el plazo de sesenta (60) días a partir de la entrada en vigencia de la presente, deberá proceder a su reglamentación.

Art. 40. – La Agencia Nacional de Seguridad Vial fijará las pautas de control y fiscalización del período transitorio en el que se mantendrán vigentes las li-

cencias de conducir emitidas conforme la normativa anterior a la entrada en vigencia de la presente ley, el cual no podrá exceder el plazo máximo de cinco (5) años.

Art. 41. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en general.

Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. – Señor presidente: el proyecto en consideración está contenido en el expediente 259-S.-2007.

En el análisis de esta iniciativa se tuvo además a la vista el proyecto de ley de la señora diputada Giudici sobre creación del Programa Nacional de Seguridad y Educación Vial, como asimismo el proyecto de ley elaborado el año pasado por la Comisión Bicameral de Seguridad Vial.

Indudablemente, hoy la seguridad vial es importante y ha sido tomada por el gobierno como una política de Estado.

Esto aparece también frente a la ruptura de normas de convivencia en nuestra sociedad, por lo cual el Estado tiene la necesidad y la responsabilidad de generar las acciones pertinentes para un adecuado uso y comportamiento en los espacios públicos.

La Declaración Universal de los Derechos del Hombre establece en su artículo 3º que todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.

Hoy, todo individuo que ha sido afectado por un siniestro de tránsito ve sistemáticamente lesionados estos derechos; se enfrenta con un acto de violencia que afecta su derecho a la salud, a su integración social y, lo que es peor, su derecho a la vida. La violencia en el tránsito es una verdadera enfermedad social considerada hoy como una epidemia.

El trágico triángulo del accidente vial tiene tres protagonistas: el usuario, el vehículo y la vía. El círculo de la seguridad vial tiene tres ejes fundamentales: educación, control e infraestructura.

Quisiera detenerme un momento en esta cuestión, porque la asunción de la seguridad vial como política de Estado por parte del Ejecutivo marca con profunda convicción la inversión en infraestructura y en obra pública como uno de los ejes centrales, tanto del gobierno del ex pre-

sidente Kirchner como de la actual presidenta, Cristina Fernández de Kirchner.

Como todos sabemos, la obra pública es la gran generadora de trabajo. Promueve el desarrollo económico, produce equilibrio territorial y mejora la calidad de vida de la gente. La Dirección Nacional de Vialidad está realizando una fuerte inversión en el sector que ha permitido revertir el proceso de estancamiento y falta de inversión existente durante mucho tiempo.

No voy a leer toda la documentación pertinente, como lo hice ayer en la comisión, sino que simplemente me referiré a la evolución de la obra pública: en el año 2002 la inversión fue de 240 millones de pesos; en 2007, de 4.647 millones de pesos y en el primer bimestre de 2008, de 929 millones de pesos.

Esto marca a las claras que lo que se pretende es, precisamente, lograr un desarrollo integral de nuestro país e invertir en lo que estamos reclamando, que es toda la infraestructura.

Ayer me preguntaban acerca de cada una de las provincias. Existe un informe del año 2006 –el del 2007 no está terminado, o por lo menos no lo hemos encontrado– que indica cómo se desarrolló la inversión en cada una de las provincias. Debo decir que realmente existe equilibrio regional y provincial con respecto a la obra pública.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidente 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sra. Daher. —Asimismo, en las intervenciones que realiza la Dirección Nacional de Vialidad se ha trabajado en la señalización horizontal y vertical, en la colocación de barandas metálicas, en la iluminación de accesos y de intersecciones; se pavimentaron accesos a ciudades y se construyeron distintas variantes con una inversión importante.

También se construyeron bicisendas a partir de una ley que hemos aprobado en este mismo Congreso y existe un sistema de comunicación con postes para socorro en rutas de alto riesgo.

Por otra parte, el gobierno nacional ha estado trabajando en el control y ha desarrollado acciones destinadas a plasmar las actividades señaladas como principio de soluciones específicas, contenidas en la ley de tránsito 24.449.

Además, para reforzar el control en las rutas nacionales y en otros espacios públicos de dominio nacional, por decreto 516/07 se asigna dicha tarea a Gendarmería Nacional.

En lo que respecta a la educación —este es uno de los ejes de la ley 23.348— por disposición 6/2007 se propició la implementación de una campaña de difusión de seguridad vial a nivel nacional tendiente a incrementar la conciencia de la sociedad respecto de la necesidad de mejorar los comportamientos al circular por la vía pública.

El objetivo del proyecto en análisis —en base a lo aprobado hace quince días cuando ratificamos el convenio entre la Nación y las provincias— es, precisamente, la unificación de criterios y metodologías de control de tránsito a través de la coordinación de esferas locales y nacionales.

La norma propone la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como objeto reducir drásticamente la siniestralidad vial mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de la política de seguridad vial.

Entre las funciones que propone la Agencia Nacional de Seguridad Vial están la creación y el establecimiento de las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de las licencias de conducir nacionales, es decir, la licencia única de conducir.

Las razones que justifican esta medida es que cambia la modalidad de una jurisdicción a otra en lo que hace a la entrega de la licencia de conducir. Hay jurisdicciones donde resulta muy fácil obtenerla, mientras que en otras es más difícil. Una de las cosas importantes a tener en cuenta es el hecho de que los requisitos sean exactamente los mismos en todas las jurisdicciones.

Otro tema a destacar es el de los antecedentes de tránsito, a fin de contar con una base uniforme de datos, igual para todas las jurisdicciones y compartida por todo el país. Así se podrán tener registradas las infracciones a fin de no permitir o, por lo menos, impedir que exista evasión en materia de infracciones, y que se pueda sacar el registro en otro municipio. Asimismo, el dato servirá para la estadística de seguridad vial.

Además, se plantea un sistema unificado para la emisión de infracciones, a fin de que en nin-

gún caso se pueda producir la evasión, sea en el pago de las multas correspondientes o en el cumplimiento de las sanciones aplicadas.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial es la cabeza de una estructura fija y se organiza en tres comités: el primero es el Comité de Políticas de Seguridad Vial, en el que participan todos los ministerios vinculados con la seguridad vial, como Educación, Salud y Planificación.

Quienes hemos participado en las reuniones del Consejo de Seguridad Nacional hemos advertido que este es un tema que se ha reiterado varias veces: la necesidad de la participación de los distintos ministerios en un mismo ámbito. Precisamente en dicho ámbito se crea el Comité de Políticas de Seguridad Vial, que es el que va a fijar los lineamientos de armonización en las políticas.

Entre otras cosas se dispone que quienes participen en ese comité deben tener un rango jerárquico no inferior al de secretario, de forma tal que las resoluciones que adopte el comité tengan el peso suficiente de las decisiones del Poder Ejecutivo.

También se crea un comité ejecutivo, que es el que debe coordinar las acciones a la hora de la puesta en escena de estas políticas sobre el territorio nacional.

En esta cuestión participan distintos actores: Vialidad Nacional, Secretaría de Transporte, las fuerzas federales y provinciales y un representante del Consejo de Seguridad Vial que va a representar realmente la visión federal.

Y aquí quiero rescatar algo: precisamente hemos rescatado del proyecto de la comisión bicameral la participación de las Cámaras de Diputados y de Senadores en el comité ejecutivo y en el Consejo de Seguridad Vial, que integran todas las provincias.

El tercer comité es el consejo consultivo, donde van a participar todas las organizaciones que han venido participando mediante foros y asesoramiento, contribuyendo en gran medida a la elaboración de este proyecto de ley. Van a seguir como consejo consultivo para establecer cuáles son las formas y los modos de implementación de la política de seguridad vial, donde todas estas organizaciones promovidas por la gente también van a tener participación.

En síntesis, esta es la estructura que se propone en la norma que el Poder Ejecutivo pretende que se convierta en el mecanismo que

administre la seguridad vial en el país. Se trata de una iniciativa que, además, muestra el acuerdo federal con las veinticuatro jurisdicciones.

En el proyecto se han introducido algunas modificaciones. Quiero destacar el aporte de los señores diputados Naim, Quiroz, Snopce, Galvalisi y Merlo, así como también de los asesores y de la comisión bicameral.

En general, todos tuvimos la voluntad expresa de que este tema sea considerado; así lo espera la sociedad. En un futuro no muy lejano debemos acercarnos, no sólo por la ley misma sino por su efectivo cumplimiento, a un nivel de seguridad donde todos podamos circular con la tranquilidad que nos brinda conocer las normas y el respeto por ellas.

Con estas consideraciones me dirijo a mis pares para solicitarles, por intermedio de la Presidencia, el apoyo a este proyecto de ley. La sociedad reclama cambios y no puede ser desatendida. Hoy, la seguridad vial es uno de los aspectos que requieren la atención de todos con la mayor premura.

Hace unos días leí la publicación de una entrevista que le hicieron a un padre que perdió a su hija. Todos planteamos la necesidad de modificar la estructura de seguridad vial de nuestro país, que es algo que debe estar en la conciencia de todos. Lo que decía ese padre, Osvaldo Nessi, es que hay que ensanchar la conciencia antes que las rutas. *(Aplausos.)*

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo Alfredo Fellner.

Sr. Presidente (Fellner). — De acuerdo con lo resuelto por la Honorable Cámara, faltando cinco minutos para las 17 y antes de poner en consideración el proyecto de resolución por el cual se incorpora en el debate parlamentario la “Agenda de género período 2008-2010”, que corresponde al expediente 556-D.-2008, solicito a la señora vicepresidenta 1ª de la Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja, que presida la sesión.

Solicito autorización de la Honorable Cámara para participar en el debate desde las bancas en apoyo del referido proyecto de resolución.

—Asentimiento.

—Ocupa la Presidencia la señora Vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – La Presidencia informa a la Honorable Cámara que se encuentran presentes mujeres que han sido integrantes de organizaciones sociales y políticas, ex legisladoras y funcionarias, que han querido estar presentes aquí y ser testigos de este compromiso que vamos a votar hoy. Para ellas pido un aplauso. (*Aplausos.*)

15

AGENDA DE GENERO PERIODO 2008-2010

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Corresponde considerar el proyecto de resolución de la señora diputada Di Tullio y otros por el cual se incorpora en el debate parlamentario la “Agenda de género período” 2008-2010.

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Comprometerse a incorporar en el debate parlamentario la “Agenda de género período 2008-2010”. La misma comprende los siguientes puntos específicos:

1. Medidas para el efectivo cumplimiento de Belén do Pará y plataforma de acción de Beijing

a) Reconocimiento de jerarquía constitucional de la Convención de Belén do Pará.

b) Prevención, sanción y erradicación de todas las formas de violencia contra las mujeres y de atención a las víctimas.

c) Prevención y asistencia a las víctimas de delitos sexuales, trata de personas y explotación sexual.

d) Elaboración de un plan de igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y varones.

e) Jerarquización del mecanismo nacional de la mujer dentro de la estructura del Poder Ejecutivo nacional. Revisión del presupuesto y ampliación de facultades.

f) Diseño del mecanismo que garantice el acceso de las mujeres a órganos y puestos de jerarquía en el sector público para lograr la paridad entre mujeres y varones.

2. Medidas para cumplir con las metas del Milenio sobre reducción de mortalidad materna

a) Diseño de medidas para asegurar la plena vigencia de los derechos sexuales y reproductivos de las mujeres, con especial consideración de las recomendaciones de los organismos encargados del monitoreo de los tratados internacionales de derechos humanos.

Asegurar el cumplimiento estricto de no regresividad.

3. Acceso a la justicia

a) Reformas para mejorar el acceso a la justicia de las mujeres a través de la reglamentación de la acción de amparo individual y colectivo.

4. Ley antidiscriminatoria

a) Revisión integral de la ley.

b) Ampliación de las categorías e incorporación de la no taxatividad de la enumeración, especificación de la configuración de la discriminación por intención o por resultado, inclusión de categorías sospechosas.

5. Legislación laboral

a) Reformas en la legislación laboral que asegure la igualdad real de trato entre varones y mujeres.

b) Acoso sexual laboral.

c) Medidas para que el acceso y el ascenso en el ámbito laboral sea en igualdad de oportunidades.

d) Reconocimiento de responsabilidades familiares compartidas.

e) Licencia por paternidad.

f) Creación de mecanismos ágiles e idóneos para el reclamo por despidos por embarazo o maternidad.

g) Reforma al régimen laboral del empleo doméstico.

h) Ampliación de la ley 24.716 a todas las patologías que exijan cuidados intensivos para el recién nacido.

i) Modificación de la Ley de Contrato de Trabajo para garantizar el efectivo goce del derecho de contar con salas de cuidados infantiles.

6. Medios de comunicación

a) Reglamentación que evite la publicidad discriminatoria y prevención de la violación de los derechos humanos de las mujeres en los contenidos televisivos.

b) Promoción de políticas en medios de comunicación para la concientización y protección de los derechos de las mujeres.

7. Reformas al Código Civil

a) Fijación de mecanismos de actualización en la sentencia de juicio por alimentos.

b) Reconocimiento de responsabilidades domésticas compartidas en la atención del hogar y la crianza de hijos/as.

c) Reforma a las normas de disolución patrimonial del matrimonio y fijación de compensaciones al cónyuge que atendió las labores domésticas y cuidados de los niños/as.

Sra. Secretaria (Luchetta). – Se han registrado 196 votos afirmativos.

– Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña Kunz, Acuña, Agosto, Aguad, Aguirre de Soria, Albarracín, Alcuaz, Alfaro, Alvaro, Arbo, Ardid, Areta, Argüello, Augsburg, Azcoiti, Baladrón, Baldada, Barrios, Basteiro, Bayonzo, Bedano, Belous, Benas, Bernazza, Berraute, Bertol, Bertone, Beveraggi, Bianchi Silvestre, Bianco, Bisutti, Brillo, Bullrich (P.), Calchaquí, Calza, Camaño (G.), Canela, Cantero Gutiérrez, Carmona, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Collantes, Conti, Cortina, Coscia, Cuccovillo, Cuevas, Daher, Dalla Fontana, Damilano Griyarello, Dato, De la Rosa, Del Campillo, Delich, Di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Díaz, Diez, Donda Pérez, Doven, Erro, Fabris, Fadel, Fein, Fernández Basualdo, Ferro, Fiol, Flores, Galantini, Galvalisi, García Hamilton, García Méndez, García (J. A.), García (M. T.), García (S. R.), Gerez, Giannettasio, Gil Lozano, Giubergia, Giudici, González (J. D.), González (M. A.), González (N. S.), Gorbacz, Gribando, Gullo, Gutiérrez, Halak, Heredia, Herrera (G. N.), Herrera (J. A.), Hotton, Ilarregui, Iturrieta, Kakubur, Katz, Kenny, Korenfeld, Kroneberger, Kunkel, Lanceta, Landau, Leguizamón, Lemos, Lenz, Leverberg, Linares, Llanos, Llera, López Arias, López (E. S.), Lorenzo Borocotó, Lozano, Luna de Marcos, Macaluse, Marconato, Martiarena, Martín, Martínez Carbino, Martínez Oddone, Massei, Merchán, Moisés, Montero, Morán, Morandini, Morante, Morejón, Moreno, Morgado, Morini, Naím, Nieva, Obeid, Osorio, Pais, Paredes Urquiza, Paroli, Pasini, Pastoriza (E. A.), Pastoriza (M. A.), Peralta, Pérez (A.), Pérez (J. R.), Petit, Pinedo, Portela, Porto, Prieto, Puiggrós, Quiroz, Raimundi, Recalde, Rejal, Rodríguez (E. A.), Rodríguez (M. V.), Rojkes de Alperovich, Román, Rossi (A. O.), Rossi (A. L.), Rossi, (C. L.), Ruiz, Salum, Sánchez, Santander, Satragno, Scalesi, Sciutto, Segarra, Sezebrinsky, Sesma, Sluga, Snopek, Solanas, Soto, Storni, Sylvestre Begnis, Thomas, Tomaz, Torfe, Urlich, Vaca Narvaja, Varisco, Vázquez de Tabernise, Velarde, Viale, Vilariño, Villaverde, West, Zancada y Zavallo.

– Se abstienen de votar los señores diputados: Bianchi, Lusquiños, Marino, Merlo y Torrontegui.

Sr. Presidente (Fellner). – La Presidencia deja constancia de que los señores diputados Gutiérrez, García Méndez y Dato han votado por la afirmativa.

Queda sancionado el proyecto de resolución. *(Aplausos.)*

Se harán las comunicaciones correspondientes.

Sr. Dato. – Pido la palabra para una aclaración.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

Sr. Dato. – Señor presidente: creo tener una versión actualizada del reglamento de la Cámara, y gracias a la maravilla tecnológica de la votación nominal veo con sorpresa que en el tablero figuran algunas abstenciones. En realidad, ningún diputado se puede abstener de votar sin el permiso del cuerpo. Me parecería de buena práctica que quien se vaya a abstener pida la debida autorización.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene razón, señor diputado, como tiene razón y es sabio nuestro reglamento. Pero en realidad, si después se dejan consignados los votos afirmativos de los señores diputados que no hubieran sido registrados por fallas mecánicas, no habría abstenciones.

Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. Benas. – Señor presidente: solicito un fuerte aplauso para despedir a nuestras invitadas y homenajeadas.

– Puestos de pie los señores diputados y el público asistente a las galerías aplauden a las señoras invitadas.

16

CREACION DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (Continuación)

Sr. Presidente (Fellner). – Prosigue la consideración en general del proyecto de ley en revisión por el que se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (expediente 259-S.-2007).²

Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Baldada. – Señor presidente: después de este momento de distensión y, por cierto, de coincidencias, volvemos al tratamiento del asunto que acaba de ser enunciado.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 96.)

² Véase el texto del proyecto en la página 104.

Seguramente todos quienes estamos aquí tenemos una enorme preocupación por esta pandemia social; sin embargo, no sólo el poder político sino también la sociedad en su conjunto están preocupados, lo cual es bueno. Cuando la sociedad asume una problemática la incorpora a su agenda y empieza a presionar de abajo hacia arriba. Esta es nuestra esperanza.

En relación con la iniciativa en debate tenemos algunas coincidencias —pocas— y diferencias muy profundas: conceptuales, de apreciación, de instrumentación y de debate del proyecto.

Sería importante un gesto por parte del oficialismo para abordar con alguna posibilidad de expectativa de éxito este programa. Para ello es necesario discutir y debatir las razones por las cuales ha fracasado absolutamente la implementación de un plan anterior.

Nadie puede desconocer que lo que estamos considerando hoy, en muchos aspectos, es copia fiel de lo que fue el sistema de seguridad vial para el período 2006-2009. Respecto de este tema es importante reconocer el fracaso y buscar nuevas estrategias y políticas para avanzar seriamente en una solución que todos estamos demandando.

El objetivo central del programa implementado para el período 2006-2009 era reducir en un veinte por ciento la siniestralidad vial. Después de dos años y medio de aplicación —o mejor dicho, de no aplicación del programa, de inacción por parte de quienes tenían tal responsabilidad— hoy ese porcentaje, lejos de reducirse, se ha incrementado patéticamente, trágica y tristemente en un 5,85 por ciento. Primera conclusión: fue un fracaso. Segunda conclusión: estamos debatiendo prácticamente lo mismo.

Frente a las diferencias conceptuales en torno a cómo abordar esta problemática, si bien la miembro informante del oficialismo incorporó al discurso de hoy lo que planteamos ayer en la reunión de comisión, estamos simplemente ante una línea discursiva. Lo interesante hubiera sido que esta línea discursiva tuviese una relación con la acción. El proyecto es el mismo, cambió el discurso. Estamos hablando exactamente del mismo proyecto y el mismo déficit.

Frente a esta programación de ciento y pico de hojas, con una larga enumeración de funcionarios responsables de cada una de las áreas

que tienen a cargo objetivos y acciones para llevar adelante —ninguno de los cuales se ha cumplido—, este Parlamento debe llamar a la reflexión para reconocer el error y la irresponsabilidad de dichos funcionarios.

Lo dijimos ayer: todos, de alguna manera, somos responsables de esta pandemia social. La sociedad en su conjunto tiene sobre sus espaldas una enorme responsabilidad. Somos los ciudadanos violadores permanentes, crónicos y compulsivos de las disposiciones de tránsito; pero cuando hablamos de responsabilidad refiriéndonos a quienes tienen a su cargo la gestión y la administración de un país, en este caso la responsabilidad se multiplica. Es acá donde nosotros decimos que, frente al fracaso y el consiguiente registro de muertes, deben necesariamente aparecer los responsables.

Inequívocamente el ex presidente Néstor Kirchner decía en la enunciación de aquel fracasado programa de seguridad vial, en sus páginas 7, 22 y 35, que el tema de la seguridad vial debía necesariamente enrolarse dentro de políticas de Estado y de leyes de Estado.

¿Sinceramente creemos nosotros que lo que hoy vamos a sancionar es una ley de Estado? No voy a ocupar todo el tiempo para explicar el mecanismo que se debe instrumentar para que una ley de Estado, reconocida además por el colectivo social, pueda ser sancionada.

Este proyecto entró, no tuvo debate en comisión y sólo se registró la presencia de un funcionario del Ejecutivo que vino a explicarnos en todo caso la letra del proyecto, como si no la entiéramos, y nada dijo cuando la oposición planteó que también tenía propuestas, que seguramente son perfectibles pero que podrían haber enriquecido el debate.

De ninguna manera estas propuestas son oportunistas. Una de ellas profundizaría el control, que precisamente es un enorme déficit en esta materia. Se trata de la tarjeta magnética, iniciativa que no fue presentada por la Coalición Cívica después de la tragedia de Dolores. Jamás estas diputadas y diputados presentarían un proyecto semejante después de haberse determinado que esos chóferes circularon durante tres días descansando dos horas. Fue presentado mucho antes y podría haber sido discutido.

Si el discurso va junto con la acción, el oficialismo debería incorporarlo en la parte que co-

responde, porque la ley plantea de alguna manera mejorar los mecanismos de control.

De todas maneras sigo diciendo que tenemos diferencias conceptuales. Ayer, decíamos en la comisión que para la Coalición Cívica la seguridad vial se asienta en un trípode: educación, control e infraestructura, o ingeniería, como dicen los norteamericanos. Y esto no sólo rige para la Coalición Cívica. Ningún especialista en la materia habla sólo de educación y de control sin tener en cuenta el otro pilar central y fundamental, que es la infraestructura y una política estratégica en materia de transporte, como ayer lo planteaba el señor diputado Lozano en la comisión.

Otra diferencia también sustancial es que nosotros no consideramos al accidente de tránsito como una cuestión inevitable. La mayoría de los accidentes, y lo dijo ayer el funcionario del ministerio, son choques frontales, que en realidad no son accidentes y son evitables. Lo son a través de una infraestructura vial que permita doble o triple carril en las líneas de dirección.

No hacerlo habiendo los recursos, la verdad es que no sólo es una irresponsabilidad. Avanzamos mucho más que eso y es mucho más doloroso todavía.

Otra diferencia importante, casi diría sustancial, que nosotros tenemos es en la manera como se distribuyen o se asignan los recursos —muchos miles de millones, como acá se dijo— para ser aplicados a obras y a infraestructura, que además son dos cuestiones diferentes.

La diferencia es fundamentalmente en cuanto a responsabilidad y a conducta en el caso de la asignación. La asignación de recursos, tal como está dada ahora y luego voy a dar un ejemplo que además de ser emblemático es patético, no solamente es discrecional, es injusta, y termina siendo perversa; explico por qué.

En el año la provincia de Santa Cruz recibió 305 millones de pesos para obras de infraestructura vial; Santa Fe recibió 197 millones y Córdoba 203 millones de pesos. No sería grave ni patético si a renglón seguido no tuviéramos el otro índice. Santa Fe y Córdoba van segundos en la lista porcentual de siniestralidad y muertes; Santa Cruz se ubica en el vigésimo tercer lugar.

Este mecanismo discrecional no es solamente injusto, y por ello las responsabilidades de los

funcionarios que hacen este tipo de asignación deberían encuadrarse en la figura delictiva de incumplimiento de deberes de funcionario público.

El fracasado plan de seguridad vial 2006/2009 puntualmente le asigna a un funcionario la tarea de elaborar el mapa de riesgo y puntos negros, que es central al momento de asignar los recursos. Digo que es central porque de acuerdo al flujo vehicular, a las características de esos vehículos, si son de porte o de pasajeros, y al estado de las rutas, ese mapa es el que permite determinar cuáles son aquellos sectores o tramos de las rutas que deben ser atendidos prioritariamente.

El nuevo plan —repito— vuelve a responsabilizar a alguien, que después siempre termina siendo un funcionario o un responsable anónimo en la elaboración de un plan o un mapa. Al cabo de dos años y medio ese mapa no existe; y lo estamos esperando desde hace mucho más tiempo.

Me pregunto qué sistema utilizan quienes tienen que distribuir los recursos. Además, cuando esos recursos no llegan hay muertes; nada más que eso.

La otra cuestión se vincula con la enorme cantidad de recursos que ingresan al Estado provenientes de la tasa al gasoil y que por ley deben ser aplicados a la infraestructura vial. En el año 2006, esos recursos representaron dos mil millones de pesos y la verdad es que no sabemos cuál fue su destino.

Como si eso fuera poco, ese año —son datos obtenidos de la Secretaría de Energía y de ENARSA— en concepto del impuesto al gasoil se recaudaron 7.432 millones de pesos, 3.674 por las naftas y 928 millones de pesos por el GNC. En total se recaudaron 12.034 millones de pesos, lo que alcanzaría para hacer dos mil kilómetros de autopistas libres de peaje por año. ¿Saben cuántos se han hecho? Sólo se hicieron treinta kilómetros, y se lo presentó como un éxito de gestión. La verdad es que daba vergüenza política ajena.

Hay otra cuestión a la que nos queremos referir. La señora presidenta de la comisión ha dado en el día de ayer —o quizá en reuniones anteriores— una serie de cifras interesantes. Específicamente en relación con las referidas a mi provincia debo decir que tengo el orgullo, la tranquilidad y la satisfacción de que he recorrido

todas las rutas que la cruzan de Norte a Sur y de Este a Oeste. Por ese motivo, al terminar esta sesión debería salir corriendo a presentar un pedido de informes, porque esa cantidad de millones no se ve reflejada en el estado de las rutas de mi provincia, ya sea la 35, la 19, la 36, la 38, la 60, la 8 o la 7. El único tramo donde se ha invertido un poco de plata son treinta kilómetros que van de Carnerillo a General Deheza. Por supuesto, se entiende por qué.

Esto lo digo enojada, porque hay que tener en cuenta que cuando el ciudadano sale a esas rutas sabe que es una acción de alto riesgo. Del mismo modo, es difícil enfrentar a las familias que dramática y tristemente han sido afectadas por esta pandemia social.

Cuando uno se enfrenta a la gente ésta dice que sería bueno tener buenas rutas. La respuesta que obtiene es que no hay plata. ¿Que no hay plata? La verdad es que la plata va a cualquier parte menos donde corresponde.

En nuestra opinión, es necesario que esta cuestión sea debatida nuevamente en el ámbito de la comisión. A pesar de que tenemos muchas disidencias, acompañamos el dictamen; por poco que sea, algo es, pero es absolutamente insuficiente. Sabiendo que el tema central de la infraestructura no es debatido nosotros estaríamos faltando a nuestra responsabilidad parlamentaria, y yo no quiero tener esa responsabilidad como parlamentaria ni como ciudadana.

En esos términos, anticipando nuestro acompañamiento en general y nuestras disidencias en particular, solicito que en un debate sincero, honesto y con las invitaciones que correspondan, la Comisión de Transportes trate todos los proyectos vinculados con la infraestructura vial. La Coalición Cívica ha presentado una iniciativa, pero incluso hay legisladores del oficialismo que han suscrito otros proyectos.

Asimismo, también sería necesario analizar los proyectos que introducen mejoras sustanciales en materia de control.

De esa manera tal vez podamos creer que en parte están dispuestos a avanzar en políticas de Estado. De lo contrario, quedará demostrado que el discurso va en una dirección —está bien y la compartimos— pero después la acción es totalmente contraria. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Nieva. — Señor presidente: consideramos que el proyecto de ley en tratamiento constituye un avance —tal vez menor al que correspondería— y por eso lo votaremos por la afirmativa, aunque suscribimos el texto con disidencias parciales en el convencimiento de que podrían introducirse mejoras.

En la reunión de ayer, sostuvimos que esta norma es insuficiente, pues no contempla muchas cosas. Sin embargo, saludamos que el oficialismo haya remitido este tema al Congreso de la Nación. Como recordarán, nosotros ya lo habíamos reclamado en alguna oportunidad. Ocho mil personas muertas durante 2007 y el hecho de ser uno de los países con mayor índice de siniestralidad nos obliga como sociedad, como Estado y como Congreso de la Nación a abordar estos temas y darles respuesta.

Creo que el propio título de la iniciativa y la forma en que se la ha presentado a la sociedad han generado una especie de falsa expectativa. Me parece que es excesivo decir que ésta es una norma de seguridad vial. Entiendo que es correcta y que va en la buena dirección para crear en el ámbito estatal una agencia que se ocupe de armonizar normas y políticas. Sabemos que en el tema del tránsito intervienen distintas jurisdicciones, por lo que es bueno que exista una licencia nacional habilitante que se pueda expedir en acuerdo con las provincias y municipios siguiendo determinadas pautas en todo el país.

Conocemos todos los inconvenientes que hay en el país a raíz de los carnés que muchas veces algunos municipios otorgan muy rápidamente sin cumplir con las pautas mínimas establecidas en la Ley Nacional de Tránsito. Por eso entendemos que esto es un avance. Estamos de acuerdo con el sistema de *scoring* o puntos para otorgar las licencias y todas las demás cuestiones definidas en este proyecto, que consta de dos capítulos.

El capítulo I tiene que ver con temas administrativos. Por ejemplo, avanza en la creación del Observatorio de Accidentología, que es algo que está faltando. El capítulo II aborda la reforma a la ley 24.449, que incorpora en el artículo 29 varias iniciativas que nosotros habíamos discutido en esta Cámara y que nunca pudieron plasmarse en un resultado concreto. Se trata, por ejemplo, de la incorporación desde fábrica de

dos *airbags* obligatorios en los asientos delanteros de los automotores o la cuestión del encendido automático de las luces.

En diciembre del año pasado votamos una modificación a la ley, que establece la incorporación obligatoria del cinturón de seguridad en los colectivos. En la provincia de Buenos Aires—aquí está el ex gobernador Solá, ahora diputado— se dispuso esto con buen criterio, no sé si por ley o por decreto. O sea que esto está vigente en la provincia de Buenos Aires pero en el país todavía no porque ese proyecto no pudo avanzar en el Senado.

En ese artículo 29 se agregan algunas disposiciones a fin de mejorar la salida de fábrica de los vehículos y utilizar la tecnología para reducir el nivel de accidentes y muertes en las rutas argentinas.

Como decía, entiendo que este proyecto es insuficiente y que se ha enviado al Congreso como una respuesta lógica al fracaso que había tenido la política implementada en esta materia. Se habían hecho anuncios y tomado decisiones, pero el resultado concreto a lo largo de estos últimos cuatro años es que no hubo una disminución del número de accidentes de tránsito.

Carecemos de información fehaciente; lo único que hay son números, pero no disponemos de una investigación acerca de cuáles son las causales principales. No existe una junta de investigación de accidentes que pueda determinar cuáles son los recurrentes, por qué se producen, si existen fallas o defectos en la fabricación de automotores o colectivos.

Con respecto a los colectivos de doble piso, esta Cámara de Diputados votó en su momento un proyecto de resolución para solicitar al Poder Ejecutivo nacional que realice un estudio relacionado con estos Transportes. El Poder Ejecutivo ordenó a la Universidad Tecnológica Nacional la realización de dicho estudio, el cual fue elaborado y presentado públicamente. Vinieron a la Comisión de Transportes de esta Cámara ellos y otros actores de la industria y de otros ámbitos.

Las conclusiones de ese informe determinan que los colectivos de dos pisos son seguros si circulan a menos de 80 kilómetros por hora. Ergo, cuando circulan a más de 80 kilómetros por hora, como lo hacen todo el tiempo, ya que van a 100, 120 o más —lo vemos todos los días— son inseguros.

Hace unos días se conoció una resolución por la que se dice que se van a poner dispositivos limitadores de velocidad. En esa reunión en la que estuvimos, también asistieron la señora diputada Daher y otros señores diputados, y que se realizó en esta Cámara el año pasado, uno de los especialistas nos dijo que no era remedio ni solución porque esos dispositivos se violan.

Cualquier *hacker*—según dicen— puede violar el dispositivo y lamentablemente, dice el estudio, esos colectivos van a circular como lo siguen haciendo en la actualidad.

Cuando se ha violado esta ley, a mi entender no ha habido un criterio más omnicompreensivo para decir qué otras cosas o qué otros temas tenemos que abordar para empezar a corregir esta lacra que existe hoy en nuestro país.

Uno de los problemas—se ha dicho acá y también anoche, y cualquiera lo sabe— es el tema de las infraestructuras. No existe un plan.

Anoche, la señora diputada Daher daba algunas cifras sobre los millones de pesos que se gastan en este país en obras de infraestructura. Ahora bien, cómo se gastan, dónde, quién decide cómo se hacen las obras, son a veces producto de lobbies, y podemos dar ejemplos acerca de cómo a veces se deciden obras faraónicas y no se resuelven los problemas que hay en rutas que tienen récords en materia de accidentes de tránsito. Esa es una materia pendiente.

Podemos discutir un plan. En realidad debería haber un plan. El sistema de decisión, de cómo y dónde se hacen las rutas tendría que pasar por este Congreso. Tendríamos que escuchar opiniones, realizar audiencias públicas para conocer la opinión de los sectores involucrados de la sociedad para saber cuáles son las obras prioritarias en cada provincia, en cada lugar, y eso hoy no se hace.

Con esta iniciativa, es cierto, se avanza en un sentido. Vamos a tener la expedición de las licencias habilitantes, habrá un sistema de *scoring*, se incorpora como una modificación—como falta grave— el hecho de conducir en estado de ebriedad o bajo efecto de drogas u otras cuestiones.

Ahora bien, la realidad nos dice que eso está vigente. Hay una ley, del año 1997, que reprime el alcoholismo y que establece efectivamente que no se puede conducir en estado de ebriedad.

En verdad, nuestras instituciones de control no han hecho nada, y si se controla se lo hace mal y muy poco. Hay un informe de la Auditoría General de la Nación, que precisamente se tomó el trabajo e instaló inspectores de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. El resultado fue que en ningún caso se comprobó que se hiciera el control de alcoholemia. Los motivos eran que carecían de elementos. No tenían los elementos necesarios para realizar el examen de alcoholemia.

Otra pregunta es quién habilita esos colectivos. Es cierto que hay adelantos en nuestra legislación. Los talleres de revisión técnica son indudablemente una normativa que coadyuva a tener unidades transitando por las calles y por los caminos de la República en buenas condiciones.

¿Funcionan adecuadamente? El informe 638 de la Auditoría General de la Nación sobre las inspecciones que se han hecho en esos talleres de revisión técnica establece que la mayoría de ellos no cumplen con los debidos controles para garantizar que las unidades circulen en debido estado.

Voy a dar una rápida lectura de esos informes. Se dice: "Controles en los talleres. Los controles que realizan los talleres de revisión técnica no son objetivos, tienen resultados no homogéneos, carecen de la exactitud para garantizar la seguridad necesaria y la habilitación de los vehículos que son revisados en sus instalaciones".

Se observa que en el 50 por ciento de los talleres de revisión técnica se comprobaron omisiones en las inspecciones.

En cuanto a falta de recursos se dijo que el trabajo de fiscalización que realiza la CNRT sobre el transporte automotor resulta escaso y los recursos con que cuenta el área de fiscalización se utilizan de manera deficiente. Hay deficiencias en la administración de sanciones. No se aplican las sanciones como corresponde, en tanto las conductas se repiten. Hay deficiente control interno.

Hay además deficiencia en las clínicas. Ustedes saben que también se llamó a licitación para organizar los exámenes y la ganó el gremio de los camioneros. La mayoría de las clínicas no cumple como corresponde con las normas mínimas para garantizar que los carnés que se expiden aseguren que la persona a quien se da la

licencia habilitante esté realmente en condiciones de conducir los vehículos. Tengamos en cuenta que estamos hablando de vehículos de transporte de personas y de carga; obviamente, se trata de vehículos de gran porte.

Esos informes están en poder del Estado. De ellos se corre vista a los organismos auditados y luego al organismo superior para que exista un descargo; se hacen recomendaciones y todo esto se da a lo largo del tiempo. Lamentablemente, estos aspectos no fueron abordados ni resueltos.

Entonces, en materia de seguridad vial hay que tratar de mirar todo el espectro si es que queremos ser efectivos, es decir, si no queremos que esta ley pase a ser una ley más que crea un organismo burocrático y establece un procedimiento para la emisión de un carné, etcétera, pero que en definitiva termina siendo más de lo que hay sin que logremos los objetivos que nos hemos propuesto.

Seguidamente, cederé la palabra a la señora diputada Giudici, pero adelanto que vamos a votar favorablemente el proyecto en consideración. Los instamos a continuar con este debate, a que sigamos abordando el tema. Falta discutir otras cuestiones que se han mencionado acá, pero habría que hacerlo con más tiempo, porque una sola reunión de la Cámara no es suficiente para tratar este asunto.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Giudici. — Señor presidente: en primer lugar, quiero agradecer a la presidenta de la Comisión de Transportes, la señora diputada Daher, porque en el proyecto se ha tenido en consideración el mío, que fue presentado en los años 2005 y 2006. Ya en ese entonces proponíamos la creación de una autoridad nacional sobre seguridad vial, una materia referida a educación vial y la declaración del año 2007 como Año de la Seguridad Vial, como finalmente se concretó.

Al abordar el tema de la seguridad vial con un proyecto remitido por el Poder Ejecutivo no podemos dejar de pensar que como política pública la seguridad vial debe basarse en una trilogía: la educación vial como punto fundamental para el cambio cultural que significa la protección de la vida propia y la de otros, la infraestructura vial—que va de la mano de la conservación del parque automotor—y un elemento que quizás es el último eslabón de la cadena, aunque el más

importante, que es el control y el ejercicio del poder de policía.

Si bien acompañamos esta propuesta del Poder Ejecutivo, porque coincidimos —como decía el señor diputado Nieva— en la necesidad de una licencia única nacional, en la unificación del registro de infractores y en la creación de un observatorio que nos permita evaluar las causas y las soluciones en materia de accidentología, proviniendo del Ejecutivo deberíamos exigir un poco más.

Como lo señalaba una señora diputada proponente, en esta propuesta se desatiende todo lo relativo a la infraestructura. No estamos hablando simplemente de la construcción de caminos y del aumento de autopistas, sino de la planificación estratégica de la infraestructura vial. La integración de las redes de transporte público, el fortalecimiento de las redes de transporte ferroviario y el transporte fluvial y aéreo deben tener una necesaria visión estratégica en la Argentina si efectivamente queremos disminuir el riesgo de las rutas, de los corredores de carga y de los turísticos.

Basta un ejemplo para señalar lo que quiero expresar. En la Ciudad de Buenos Aires faltan dos mil metros de vías entre las estaciones de Retiro y las terminales portuarias. Ese corredor de vías que falta impide que podamos usar el transporte ferroviario para evitar los cuatrocientos viajes diarios de camiones que impactan directamente sobre el ejido urbano. De esto se trata la planificación estratégica, es decir, no solo de que nos hablen de números y kilómetros de rutas y autopistas, sino de pensar con una visión integral e integradora toda la modalidad de transporte en la Argentina.

Dado que este proyecto viene del Poder Ejecutivo, desde la oposición también exigimos que se nos presente un plan de control. No basta con decir en este proyecto que se va a coordinar y pedir la colaboración de las fuerzas nacionales. Desde el esfuerzo nacional que realiza la policía hay que gestionar una dependencia de tránsito que coordine, desde el Ministerio de Seguridad y no desde el Ministerio del Interior, la cuestión de la seguridad vial en todas nuestras rutas, ciudades y caminos.

Para referirnos específicamente a las críticas que hacemos a este proyecto, si bien compartimos las modificaciones a la ley de tránsito, que-

remos decir —tal como lo hemos señalado ayer en la comisión— que plantea una organización muy engorrosa de esta nueva agencia. Por un lado, hay una agencia a nivel del Ministerio del Interior. También hay un consejo de políticas, un consejo consultivo, un consejo ejecutivo, un observatorio vial; asimismo, se va a dar más jerarquía al RENAT, que es también el área de las estadísticas, un registro de antecedentes y un consejo federal.

De manera que se plantea un engorro organizacional que me parece que no va a permitir dar una respuesta ágil a la emergencia que estamos atravesando. Analicemos los números: 8.104 personas muertas en 2007 —a razón de 22 personas muertas por día— y 300 personas muertas en lo que va de este corto lapso de 2008. Estos datos hacen entender la gravedad y la urgencia de generar un diseño organizacional ágil para poder dar una respuesta inmediata, desde el control, la sanción y la gestión de la información, diseño que a nuestro juicio hoy no presenta este proyecto.

Luego, durante la consideración en particular vamos a hacer referencia al artículo 4º, en cuyo inciso *m)* se avanza sobre las competencias municipales.

Siguiendo con el análisis en general, no podemos dejar de decir que el bloque del radicalismo se opone a la creación de una contribución, como señala el inciso *f)* del artículo 12. Consideramos que ya es bastante el cargo que se hace sobre el impuesto al gasoil y los demás fondos específicos. Como si eso fuera poco, la última vez que vino a este recinto el jefe de Gabinete nos informó que el aumento de las retenciones iba a permitir generar casi 2.500 millones de dólares de superávit.

Por lo tanto, nos parece que un tema prioritario para la Argentina, como es la seguridad vial, no necesita de la creación de un nuevo impuesto, sino que entendemos que con los recursos existentes el Poder Ejecutivo puede darle prioridad presupuestaria. Ayer, nos decían que para esta primera etapa de la agencia son necesarios unos cien millones de pesos. No nos parece que ésta sea una cifra tan importante como para que el gobierno no la pueda destinar inmediatamente sin la creación de este impuesto.

Por último, quiero señalar que en este proyecto tampoco se menciona la inclusión de la

materia educación vial en todos los niveles educativos. Cabe aclarar que en noviembre de 2006 esta Cámara de Diputados aprobó un proyecto de mi autoría y de otros señores diputados de este bloque donde señalábamos que es necesario crear un programa de educación para la protección civil. Para que se convierta en ley falta-ria solamente la sanción del Senado.

Se trata de comprender que en los países donde la siniestralidad bajó en forma drástica se trabajó el tema desde el punto de vista de la educación. En los países y ciudades donde se trabaja la emergentología y la siniestralidad de manera estratégica se habla de protección civil, no sólo para enseñar a los futuros ciudadanos a cuidarse de los accidentes de tránsito sino para darles una visión más integral, es decir, para que puedan defenderse ante los desastres naturales, los incendios o aquellas otras desgracias provocadas por la mano del hombre. Y hablo de las nuevas generaciones y de nuevos ciudadanos, porque justamente en la franja etaria comprendida entre los 12 y los 18 años es donde figuran como primera causa de muerte los accidentes de tránsito.

Me gustaría rendir un homenaje a Julieta —y con ello a todos los jóvenes que murieron en accidentes de tránsito—, la hija de Marcela Basso, una de las chicas del colegio Ecos, quien falleció en una de esas muertes evitables.

Por ella y por todos los jóvenes que fallecen en la Argentina, donde la principal causa de muerte es justamente no poder protegerlos como sociedad, solicito que tratemos a la brevedad un plan estratégico de infraestructura vial y un plan integral de seguridad, a fin de que este proyecto, que tiene varios beneficios, no quede en un simple enunciado. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Pinedo. — Señor presidente: en esta sesión, más que hablar de esta iniciativa, estamos discutiendo la obra pública en caminos.

Es razonable que ello ocurra, porque, indudablemente, lo más importante que se podría hacer para evitar el nivel de accidentes que sufrimos es mejorar la red de caminos. Es evidente que la construcción de autopistas disminuye la cantidad de accidentes de una forma dramática.

De alguna manera, también se discute sobre la construcción de caminos porque el oficialismo

trae el tema cuando dice que ha gastado mucha plata en los últimos años en esta cuestión. En verdad, para muchos de la oposición éste es el problema. En los últimos años se ha gastado mucha plata en la construcción de caminos, pero no están los caminos.

Daré alguna idea de números. El presupuesto nacional desde 2004 aumentó en pesos el 104 por ciento. El presupuesto de Vialidad, en cambio, se incrementó en el mismo período en un 363 por ciento. Fue tres veces más que el ritmo de crecimiento del presupuesto nacional, que fue alto.

Del presupuesto de Vialidad, el 78 por ciento en 2007 se destinó a la construcción de nuevos caminos, que es un 467 por ciento de aumento respecto de la construcción de caminos de 2004. O sea que el gasto en caminos es enorme.

¿Cuánto cuesta un kilómetro de autopista? Los compañeros de San Luis, que sin duda son un referente en esta cuestión, dicen que el kilómetro cuesta entre 500 mil y un millón de dólares. Algunos asesores nuestros hablan de un millón de dólares por kilómetro, mientras otros, más pesimistas, señalan que en la provincia de Buenos Aires, donde hay que hacer un tratamiento especial por el tipo de suelo, el costo puede alcanzar a un millón y medio de dólares, incluida la iluminación.

Analizando que según el presupuesto nacional se gastaron 2.960 millones de dólares, deberíamos tener dos mil kilómetros de autopistas iluminadas. Además están las obras que se deberían haber hecho en las rutas concesionadas, que no son pocas: son las 2, 3, 5, 6, 7, 8 y 9. ¿Quién vio dos mil, mil o quinientos kilómetros? Este es un problema.

La otra cuestión es cómo se distribuye el tema entre las provincias. Mencionaré sólo dos casos: la provincia de Córdoba, que es grande, y la de Santa Cruz.

En 2005, Santa Cruz gastaba casi 300 millones de pesos; Córdoba, 87 millones. En 2006, casi estaban iguales. En 2007, Santa Cruz gastaba 750 millones, y Córdoba, 169.

¿Qué ocurre con Entre Ríos, dada su ruta de la muerte y la gran cantidad de accidentes que presenta? En 2007, tenía un presupuesto de 250 millones de pesos. El jefe de Gabinete lo redujo con sus superpoderes a 136 millones, es decir, la mitad. ¿Cuánto utilizaron, finalmente, en el

gasto ejecutado el año pasado? Usaron 92 millones de pesos.

Santa Cruz tenía un presupuesto de 136 millones de pesos; el jefe de Gabinete lo aumentó a 382 millones de pesos y se gastaron 752 millones. No sé cómo hicieron para gastar 752 millones de pesos habiéndose autorizado 382 millones.

Este problema también es fundamental, porque la forma en que se gasta la plata es muy importante para la seguridad de la gente. No se trata de que tengamos que generar mucha plata para terminar con el problema de la inseguridad, sino que debemos utilizar de una manera más eficiente el dinero que tenemos.

En relación con el proyecto de ley, adelante que lo acompañaremos en general pues de una manera inteligente ha resuelto el conflicto entre la jurisdicción nacional y las jurisdicciones provinciales. Me parece importante que quede en claro en el Diario de Sesiones, para futuras interpretaciones, que la ley sigue el principio de que la Nación fija reglas comunes para todo el país, pero la aplicación de las normativas, como dice la Constitución, corresponde a las provincias, en su mayor parte, o a los municipios, en caso de que ellas deleguen. Esto es importante en razón del tema de las responsabilidades. Si la Nación asume sobre sus hombros la totalidad de la responsabilidad de la seguridad vial, sería demandada en los juicios por cada accidente de tránsito que haya en el país. En cambio, en este caso debe quedar en claro que la responsabilidad de la aplicación de las leyes nacionales es de las provincias, y eventualmente de los municipios, como establece la Constitución.

Como señalaron algunos oradores, especialmente del radicalismo, es una lástima que no hayamos discutido un poco más el proyecto en comisión; digo esto porque podríamos haberlo mejorado.

Hay cosas que son un tanto raras, por ejemplo, la prohibición de la publicidad de bebidas alcohólicas en las zonas linderas a caminos. Si la publicidad es peligrosa para el tránsito, habría que eliminarla por completo y no sólo para las bebidas, como establece la ley de tránsito vigente. Prohibir la publicidad de bebidas alcohólicas, de cerveza o lo que fuere, no entiendo bien a qué apunta; salvo que la gente, por la publicidad, sea impulsada a beber cerveza, y al ver el aviso la compra, la toma y luego tiene un accidente. Esto

es bastante improbable; por eso pienso que la cláusula es extraña.

Tampoco estoy de acuerdo con el artículo 30, por el que se obliga a aquellas personas multadas que viven a más de 60 kilómetros del asiento del juez competente, a defenderse por escrito, mediante correo postal, por carta documento. Esto limita el derecho de defensa, razón por la cual sería bueno eliminar la primera parte del artículo 71 de la ley vigente y cambiarla por la última, que establece que en el caso de las infracciones realizadas en rutas nacionales el infractor puede prorrogar el juzgamiento al juez de su domicilio. Esta debería ser la regla general. Es un retroceso aquello de que tengamos que defendernos mediante carta documento. Yo me pongo en el papel del infractor, porque siempre cometí infracciones y seguramente algunas más cometeré.

Por otro lado, se ha establecido un mecanismo que dicen que en Chile funciona bien. Para determinadas infracciones al infractor se le quita la licencia de conducir, que es reemplazada por una boleta de citación, que lo habilita para manejar durante treinta días. En algunos casos esto se aplica por exceso, y en otros, por defecto. Por exceso, está previsto para aquellos que conducen drogados o borrachos; pero en estos casos permitirles seguir manejando es algo un poco extraño.

En otros casos, la quita de la licencia de conducir resulta una medida excesiva, y además, puede llevar a situaciones de corrupción policial. Por ejemplo, cuando una persona anda a más del diez por ciento de velocidad máxima permitida, el motociclista que no tiene casco o aquellos que no tengan ciertos comprobantes u olvidaron el de revisión técnica en el auto y les quitan el registro. Todas estas cuestiones deberían ser motivo de una discusión más rica.

Tampoco entiendo por qué tienen que pagar más multa los propietarios de los vehículos que los infractores. Si alguien puede explicármelo, se lo agradecería.

Salvo estas pequeñas referencias —no digo instrumentales— que podrían haber sido mejoradas, me parece que este proyecto de ley ayudará a mejorar las condiciones de manejo y respeto de las normas viales que son imprescindibles para que haya menos accidentes.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

Sr. Alvaro. — Señor presidente: el bloque de Concertación va a acompañar este proyecto de ley en general, porque considera que sienta las bases de una homogeneización normativa que hoy está lejos de existir en nuestro país, y que si se aplica redundará —como está plasmado en el espíritu y en la letra de la norma— en un cambio cultural en relación con un aspecto en el que los argentinos somos muy deficitarios.

Hay casos muy expresivos que deben ser solucionados rápidamente. Por ejemplo, hay provincias en las que las licencias de conducir se emiten en órganos públicos provinciales: hay otras que han delegado esa facultad en los distintos municipios; y se dan ciertas paradojas, como en el caso de la provincia de Mendoza, en la que una persona va a renovar la licencia de conducir, se encuentra con una cantidad de infracciones que debe pagar para avanzar con el trámite, hace ciento ochenta kilómetros hasta la localidad de Alto Penco, en la provincia de San Luis, y en dos horas se vuelve con un registro que lo habilita para conducir en cualquier lugar del país. Esta situación debe terminar, porque es fruto, consecuencia y causa de que muchos irresponsables sigan manejando vehículos con una legislación moderna que ante la reiteración debería impedírsele por lo menos por un tiempo prolongado.

Por esta iniciativa se propone la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El uso de la palabra “seguridad” nos remite —como en el caso de la delincuencia— a una multicausalidad, y en la enunciación de la norma puede haber aspectos que no estén contemplados con la debida prolijidad o puntilliosidad. Uno de ellos, sin duda, se vincula con la infraestructura. En toda la Nación hay una gran diversidad de faltantes en materia de señalización, construcción y advertencias preventivas que existen en muchas partes del mundo y que en nuestro país sólo existen en la periferia de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Esta situación no va a arreglarse de un día para el otro; es otro de los aspectos culturales que debemos corregir y a los que debemos apuntar seriamente. El tema de seguridad —y con esto termino mi exposición, para ser breve— nos remite a qué estamos atacando con la cuestión de la licencia y del registro único de antecedentes en materia de conducción.

Así como en la seguridad en general existe en el legislador la tentación y el consiguiente peligro de considerar que todo pobre es potencialmente peligroso, en este tema nos puede invadir la tentación de pensar que los profesionales que manejan los vehículos en las rutas, tanto de pasajeros como de cargas, son los que deben llamar nuestra atención para legislar, son los que debemos controlar que no consuman drogas ni beban alcohol.

Creo que debemos alertar a los que reglamenten esta ley que esta norma la debemos hacer para todos, también para los adolescentes, que ayudados por sus padres consiguen la licencia de conducir antes de tiempo y generan infinidad de accidentes. Ya dijo una legisladora que la franja etaria que produce la mayor cantidad de accidentes es la de los adolescentes.

Debemos controlar también las limitaciones que deben tener los vehículos según los topes de velocidad que tienen nuestras rutas. El artículo 27 del proyecto en consideración prohíbe la propaganda de bebidas alcohólicas, lo cual según el ángulo desde el que se mire puede ser positivo; hay muchos que dicen que por ver una propaganda nadie se va a ver obligado ni inducido a consumir el producto.

Creo que no debe haber ningún auto cero kilómetro, como tampoco camiones, que circulen por las rutas nacionales y autopistas, que respeten una velocidad máxima de 110 kilómetros por hora.

Habría que ver cómo vamos a hacer con los problemas que no están comprendidos por este proyecto de ley.

Vamos a acompañar en general este proyecto de ley.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Raimundi. — Señor presidente: como vamos a compartir el tiempo de mi bloque con la diputada Naím, teniendo en cuenta que la comisión cabecera de este proyecto es la de Transportes y ella es nuestra representante, va a ser quien primero haga uso de la palabra.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Naím. — Señor presidente: en la sesión anterior omitimos hablar por un pedido del cuerpo sobre el convenio que se ratificó, porque en muy

pocas oportunidades en esta Cámara hemos tenido un acuerdo previo de todas las provincias respondiendo a una preocupación nacional, como lo es la vinculada con el tránsito y la seguridad vial.

Como adelanté en la comisión, el bloque AR! Autónomo va a votar afirmativamente porque reconoce la necesidad, el avance y la fortaleza de este proyecto de ley. Pero debemos reconocer que para que esta ley no sea meramente declamativa sino ejecutiva, realmente tenemos que seguir tratando las debilidades que tiene en determinados temas.

No voy a volver a repetir todos los temas que han planteado los diputados preopinantes, por lo que voy a insertar el texto del discurso que pensaba pronunciar.

Si nosotros apreciamos la vida de los integrantes de nuestra sociedad, porque si no realmente estaremos despreciando nuestras propias vidas, tenemos que tener en cuenta una realidad desgarrante que es que hemos perdido más vidas en accidentes de tránsito que en la guerra de las Malvinas.

Por lo tanto, debemos asumir el compromiso de aprobar la ley. Vamos a hacer agregados en algunos artículos, pero también tenemos que decir que tiene debilidades y que tenemos que seguir trabajando para que esta ley no sea declamativa sino ejecutiva, y realmente solucione el problema que hoy estamos viviendo en el tema vehicular y en el de la seguridad vial de una punta a otra de nuestro país.

Vamos a aprobar esta iniciativa. Insertaremos nuestro discurso y haremos los comentarios pertinentes a medida que se vayan tratando los distintos artículos.

Quiero señalar que el trabajo realizado por nuestros asesores en la comisión ha sido tenido en cuenta y fueron incorporadas sus sugerencias; quedan algunos aspectos por rectificar. Es destacable la generosidad de la presidenta de la comisión en la discusión de estos temas.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Raimundi. — Señor presidente: muy brevemente quiero ratificar nuestro apoyo al proyecto en consideración porque indudablemente se trata de un avance importante en un momento muy especial.

No vamos a forzar ni sobreactuar en este discurso nuestra postura opositora. Vamos a apoyar claramente este proyecto, pero al mismo tiempo queremos aclarar desde qué posición brindamos nuestro apoyo.

Se trata de un claro avance, pero no es un triunfo porque quedan —como aquí se dijo— muchas tareas pendientes. Las bases de algunas de esas tareas pendientes están planteadas en el proyecto. Indudablemente, el afianzamiento de la seguridad vial poniendo un muy fuerte acento en el sistema de educación formal es algo sobre lo cual este proyecto sienta las bases, pero implica un proceso más largo y sobre el que hay que poner mucho énfasis para que dé resultados efectivos.

También hay una importante tarea a desarrollar en cuanto al control y que es necesario intensificar en el futuro. Hay que ser absolutamente rigurosos en el control estatal del patentamiento de vehículos destinados tanto al transporte particular como al de cargas para que reúnan estrictamente los requisitos pedidos por las normas de seguridad vial.

Pido que se reflexione especialmente acerca del patentamiento de los colectivos de doble piso, que no existen en la inmensa mayoría de los países desarrollados ni en los vecinos de la región. Si bien éste es un tema que se ha evaluado, considero que requiere un tratamiento más intenso y estricto. Para ello debemos despojarnos absolutamente de cualquier connotación de alianza con un determinado sector económico al que le conviene la compra, patentamiento y circulación de, en este caso, los colectivos de doble piso.

Es cierto que este proyecto avanza en la centralidad del control estatal. Pero ese control no solamente le da autoridad al Estado sino que también le asigna una mayor responsabilidad tanto en el nivel nacional como en el provincial y en el municipal. El siniestro causado por un coche que circula en malas condiciones no solamente debe responsabilizar a quien lo conduce o a la compañía aseguradora sino también al Estado. Porque a partir de este momento asume la responsabilidad en el control que le exige mucho más para impedir la circulación de coches que atenten contra la seguridad.

El siniestro es el desenlace de un proceso, su último tramo, y aquí no sólo queda pendiente

controlar y sancionar una vez que el siniestro se produjo sino prevenirlo.

En este aspecto queremos marcar un punto de diferenciación política muy fuerte. Este proceso previo a los siniestros repercute —ustedes saben que es así aunque pretendan negarlo en el discurso— en un sistema de alianzas políticas y en un modelo político. Porque una cosa es tener un país con transporte ferroviario —esto lo debatimos en la última sesión— y otra distinta una nación en la que el 80 por ciento del transporte de las cargas y de las personas se hace por automotor. Esto significa un sistema de alianza con la corporación vinculada con el transporte automotor, sin la cual no hubiera sido posible llenar un estadio de fútbol para hacer un acto político como el que se realizó la semana pasada.

Por otra parte, el crecimiento que todos reconocemos se explica mayoritariamente por los sectores de la construcción y de la industria automotriz, que son los que aportan la mayor parte del empleo formal registrado en el crecimiento de los últimos años.

Lo que sucede es que cuando en materia de industria automotriz existe un crecimiento desbalanceado, que no se compensa con la creación de la infraestructura debida, se profundizan las causas que motivan desenlaces como los que tenemos actualmente.

Este proyecto se refiere a la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pero lo vial es una parte de un concepto mucho más amplio y profundo: la seguridad, que implica construir una sociedad segura no sólo en lo vial sino también en lo jurídico, lo personal, lo ambiental y lo laboral, que son todos los aspectos pendientes para que este proyecto, que constituye un avance, termine siendo realmente el triunfo que todos deseamos para nuestra sociedad. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por San Luis.

Sr. Merlo. — Señor presidente: en oportunidad del tratamiento del proyecto de ratificación del Convenio Federal Vial el bloque del Frejuli manifestó que el estudio desdoblado de dicho convenio, por un lado, y las modificaciones de la legislación en materia de tránsito y de seguridad vial, por el otro, constituían una buena metodología de trabajo.

Para ese fin la aprobación del Convenio Federal de Tránsito y de Seguridad Vial represen-

ta una oportunidad histórica caracterizada por el consenso nacional abocado a la resolución de este flagelo que involucra a todo el país.

Por ese motivo, hemos acompañado la ratificación de ese convenio federal en el convencimiento de que la crisis vial es un problema de todo el país y de que su resolución requiere el compromiso político de toda la Nación.

Partiendo del concepto de que el problema del tránsito y de la seguridad vial debe tener un plan maestro estratégico que contenga los ejes de educación, infraestructura y control conceptuales, consideramos que la labor desarrollada en la Comisión de Transportes de esta Honorable Cámara merece nuestro apoyo en general.

Debemos reconocer que algunas de nuestras sugerencias han sido agregadas al proyecto. A modo de ejemplo cabe citar que se ha recepcionado la propuesta de incorporar al inciso *i*) del artículo 4° el fomento de la carrera de técnicos en seguridad vial a fin de brindar la posibilidad de obtener un título técnico a aquellas personas que trabajan tanto en la actividad pública como en la privada en cuestiones vinculadas con la seguridad vial. A su vez dicho título servirá como incentivo para el desarrollo personal y profesional.

Sin embargo, han existido otras cuestiones que no hemos podido resolver en la comisión y que son motivo de esta disidencia. Una de ellas es la no inclusión de la infraestructura en este proyecto.

Aprovecho lo manifestado por el representante del PRO para hacer referencia a lo que ha construido nuestra provincia en materia de infraestructura, en razón de que para San Luis el tema del tránsito y seguridad vial tiene prioridad en toda su estrategia de gobierno.

En los últimos años se han construido 220 kilómetros de autopista iluminada, que van desde la ciudad de Justo Daract hasta el límite con Mendoza, en Desaguadero. También se han construido 170 kilómetros de autopista desde Villa Mercedes hasta Merlo, 70 kilómetros entre San Luis y La Toma y 20 kilómetros desde la ciudad de San Luis hasta El Trapiche.

Todas estas obras han sido realizadas con fondos de la misma provincia. Esto significa que es posible trabajar en infraestructura vial con esfuerzo y pensando en construir de la manera más económica posible a efectos de lograr estos resultados en todo el país.

Entendemos que el establecimiento del sistema de puntos no debe ser una decisión del Poder Ejecutivo porque en la naturaleza jurídica de la infracción de tránsito la pérdida de puntos en una licencia de conducir es equivalente a una sanción, y por ello requiere de una ley emanada de este organismo legislativo. Por lo tanto, la pérdida de puntos constituye una sanción mas frente a una violación de la norma de tránsito. De acuerdo con los principios constitucionales que obligan al legislador a tipificar las conductas antijurídicas y establecer las penas en cada caso, el diseño de puntos debe ser establecido por este Congreso.

Nuestra Constitución Nacional establece el principio de la legalidad, que determina que no puede haber sanción sin ley previa. El artículo 18 establece que nadie puede ser penado sin juicio previo fundado en una ley. Asimismo, el artículo 75, inciso 12, establece la competencia exclusiva del Congreso en el dictado de normas de carácter penal y el artículo 76 prohíbe expresamente la delegación legislativa en el Poder Ejecutivo.

Por todo ello, nosotros acompañamos el proyecto en general y manifestamos nuestras disidencias puntualmente en el inciso h) del artículo 4º.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Basteiro. — Señor presidente: el bloque del Encuentro Popular y Social plantea el apoyo al proyecto de ley entendiendo que después de mucho tiempo se ha logrado simplificar y unificar criterios que estaban dispersos, generando una agencia de seguridad vial con la potestad a nivel federal para implicar y tomar medidas y acciones directas.

Me parece que es un paso positivo frente a la actual legislación en materia de tránsito. El proyecto mejora las condiciones en cuanto a la realidad que hoy vivimos, poniendo un cierto orden en un hecho que se provoca cada vez que hay un accidente, que afecta de manera brutal la conciencia de muchos argentinos.

Me parece que frente a esos hechos es cuando nos preocupamos y empezamos a advertir las dificultades y la falta de educación vial que tenemos los argentinos a la hora de conducir situaciones que tienen que ver con diferentes normativas, con diferentes infraestructuras, según las provincias.

Este es un paso positivo, que intenta mejorar la situación de la seguridad vial en todo el país. Por ese motivo creemos necesario aplicar y aportar también algún criterio, que podría mejorar la iniciativa.

Sabemos que probablemente en el proceso de reglamentación se podrá contemplar esta posibilidad y debería tomarse en consideración lo que a nuestro entender en el proyecto de ley no se marca específicamente en cuanto a la diferencia entre el conductor de un auto o de un transporte privado y el del transporte público de pasajeros, que por otra parte es el que genera muchas veces los accidentes más importantes.

Mucho se ha dicho en este recinto sobre las consecuencias que generan los accidentes, la cantidad de vidas humanas que se pierden por año, también por mes y por día. Son muchos los mutilados y heridos que quedan ante este grave flagelo que tenemos en la Argentina.

En función de ello nos parecería indicado que la pena o la responsabilidad en el caso del transporte público de pasajeros no sólo recayera en el chofer, en el conductor, en el empleado, sino también en la compañía que tiene la responsabilidad de generar condiciones de capacitación y de seguridad vial, como es el descanso.

Muchos señores diputados han expresado su preocupación sobre este tema. Se sabe que existe la presión laboral en el mundo del trabajo y en el ámbito del transporte es algo que se vive día a día. Muchas veces no se respetan las jornadas de descanso y los trabajadores no las hacen respetar por temor a ser perjudicados o presionados, perdiendo su trabajo.

Para comenzar a modificar esta situación, la solución puede radicar en que las consecuencias y las penalidades fueran aplicadas a los responsables de la compañía o de la sociedad anónima o al dueño de la unidad que se encuentra involucrada en el accidente. De esa manera seguramente serían las patronales las que se preocuparían para que los trabajadores no hicieran jornadas más extensas que las que determina el respectivo convenio colectivo de trabajo y para que las unidades estuvieran en óptimas condiciones y funcionaran correctamente. Además, ellas atenderían más profundamente los exámenes psicofísicos de sus choferes y los niveles de capacitación que ellos deberían tener. Lamentablemente, esta situación no se atiende en lo que atañe al transporte terrestre de pasajeros.

Es necesario trabajar por un transporte nacional integrado estableciendo pautas específicas en lo relativo al transporte público de pasajeros. En otros medios de transporte, como el ferroviario o el aéreo, las acciones patronales tienen diferentes consecuencias. Y eso es lo que hace que dichos transportes en algunos casos sean mucho más seguros que el de pasajeros por ruta por medio de micros y que el transporte de cargas.

Hoy, estamos viendo el juicio del caso de LAPA, donde en el banquillo de los acusados está la conducción de la empresa, su gerente de recursos humanos, el gerente general, el gerente de operaciones y el propio dueño de la compañía. En ese juicio también está inculpada la autoridad de aplicación, que es la Fuerza Aérea, porque el Código Aeronáutico determina la responsabilidad de los empresarios a la hora de garantizar la seguridad en el transporte aéreo. Algo similar ocurre en el transporte ferroviario.

Creemos que lo indicado, y para empezar a solucionar verdaderamente este problema, es no hacer recaer la responsabilidad únicamente en el chofer, el empleado, sino aplicar las sanciones que pudieran corresponder a través del Código Civil, del Código Penal y de una ley de seguridad vial —como la que hoy tratamos—, a aquellos que tienen la responsabilidad de garantizar no sólo la suerte y la vida de los pasajeros sino también de los trabajadores que se sientan en cada una de estas unidades y salen a trabajar muchas veces sin que fueran respetados los niveles mínimos de descanso.

Estudios técnicos en la materia demuestran que conducir durante más de doce o catorce horas es semejante a hacerlo alcoholizado con 0,7 por ciento de alcohol en sangre, que en las diferentes legislaciones que existen en el país es uno de los motivos por los cuales se inculpa y detiene al conductor. Manejar cansado, comprar sueño a los choferes, como hacen hoy algunas empresas en la Argentina, es un delito como podría ser el de conducir alcoholizado.

Por eso, creo que esta Cámara debería atender el caso que nos ocupa a través de otros proyectos y mejoras en la ley o bien mediante la pertinente reglamentación.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Neuquén.

Sr. Acuña. — Señor presidente: sin lugar a dudas, en la cadena de seguridad que se forma

en un país la seguridad vial es uno de sus eslabones. Además —como aquí se ha dicho—, la seguridad vial es un trípode que se asienta en la educación vial, el cumplimiento estricto de las normas de tránsito y la infraestructura.

Viene a mi memoria el pensamiento que dice que si quieres cosechar para un día debes sembrar trigo; si lo haces para un lustro tienes que plantar un árbol, y si quieres cosechar para toda la vida debes educar a tu hijo. Creo que adolecemos de una falla muy importante en lo que respecta a la educación, que es el pilar fundamental para el desarrollo de las futuras generaciones.

Esta siniestralidad vial, que llega hasta los lugares más recónditos del país y que como una enfermedad nos va carcomiendo, nos ha llevado a tener en el Año de la Seguridad Vial casi una tragedia de Cromagnon por semana durante todo el año.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sr. Acuña. — Uno celebra esta iniciativa porque es importante, pero ya que se trata de una iniciativa del Poder Ejecutivo me hubiese gustado que para darle una fuerte entidad política la señora presidenta hubiera convocado a los gobernadores de provincia para poder elaborar un documento; esto le hubiera dado una fuerza política importante.

— A su vez, quiero expresar cierta desazón —en realidad no sé si es un sentimiento de tristeza o de desazón— por el hecho de que este proyecto ingresa a esta Cámara porque lo envía el Poder Ejecutivo, habida cuenta de que el defensor del Pueblo, Eduardo Mondino, ya estaba juntando firmas para presentar un proyecto en similar sentido.

Cabe destacar que en esta Cámara se presentaron muchos proyectos sobre el tema, algunos de diputados del Movimiento Popular Neuquino. Por ejemplo, en 2006 la señora diputada Comelli presentó un proyecto de ley, contenido en el expediente 6.792, que fue reproducido. Se trataba de un proyecto por el que se declaraba la emergencia vial, lo que nos iba a permitir contar con medidas extraordinarias en el marco de esta fuerte crisis que estamos teniendo.

Pero más allá de ello, celebramos esta iniciativa, que por lo menos pretende traer un poco de luz a esta problemática tan grave que tenemos.

La agencia que se crea mediante este proyecto es una entidad autárquica con personería. No digo que esto nos deje dudas, porque la finalidad que tiene realmente va a contribuir a que podamos tener una toma de conciencia distinta; pero si el cumplimiento de las normas no va acompañado con una presencia policial fuerte en la educación y en el control estricto de cada uno de los conductores, evidentemente vamos a seguir teniendo estos índices muy elevados de siniestralidad.

Además, esta agencia es recaudatoria, y sinceramente me preocupa este índice del 1 por ciento y los recursos que va a manejar. Creo que lo trascendente hubiese sido buscar un mecanismo que permita a las provincias acceder a una coparticipación de estos fondos, por lo que durante la consideración en particular vamos a proponer una modificación en tal sentido.

Las provincias tienen mucho para aportar. Por ejemplo, la provincia del Neuquén ha trabajado en conjunto con Río Negro y La Pampa para bajar la siniestralidad fatal en rutas, y trabajando de manera proactiva lo hemos logrado. Pero si bien nosotros bajamos los índices, creo que trabajando entre todas las jurisdicciones lo haríamos mejor.

Otro aspecto o faceta que también merece destacarse es que este Consejo Federal de Seguridad está perdiendo fuerza ante el Comité Ejecutivo Consultivo. Esto es preocupante porque creo que el representante de las jurisdicciones va a perder mucha fuerza, y esto se nutre del conjunto de todas las jurisdicciones.

Siguiendo con el tema de las jurisdicciones, en varios de sus artículos el proyecto habla de jurisdicción nacional, con lo cual las jurisdicciones van a tener un serio problema porque muchas rutas nacionales surcan los territorios provinciales, en particular la provincia del Neuquén, en el caso de la ruta 22.

Se van a generar problemas de jurisdicción porque justamente la propiedad de la ruta es de la Nación, la jurisdicción es de la provincia y el poder de policía es de los municipios. Y a veces se va a caer en la ficción de que el ejido municipal muera a la vera de la ruta para pegar un salto y volver a renacer.

En muchas oportunidades, durante el ejercicio de mi profesión me ha tocado asesorar a más de un intendente por la oposición de los infractores

a los controles que se hacían sobre rutas nacionales. Y se me respondió: "Mire, doctor, a mí me podrán cuestionar que yo esté arriba de la ruta, pero los chicos que cruzan estas rutas son míos y es mi obligación cuidarlos".

Entonces, creo que en el tema de las jurisdicciones tenemos un viso de inconstitucionalidad que si no lo tratamos —en todo caso, durante el tratamiento en particular podremos hacer los ajustes necesarios— vamos a tener un serio problema en cuanto a la puesta en práctica de esta norma.

Otro problema que se avizora es la intervención u ocupación de la Gendarmería Nacional. Recordemos que en el artículo 2º de la ley 24.449 muchas provincias —incluida la nuestra— hicieron la reserva porque entendían que estas fuerzas nacionales debían estar en los portales de la República, siendo los verdaderos centinelas de nuestras fronteras. De pronto, muchas provincias fronterizas que reclamábamos la presencia de Gendarmería, ahora la tendremos ocupada en las rutas. También deberíamos tener previsto que las jurisdicciones pudieran aportar sus propias fuerzas, para no distraer esfuerzos.

La licencia de conducir nacional va a generar otro debate bastante importante en la práctica. Las facultades propias que tienen los municipios —no delegadas al gobierno nacional— en cuanto a controlar y emitir la licencia de conducir van a chocar con la licencia nacional, que puede ser cuestionada en su validez.

Se debería propugnar que todas las jurisdicciones pudieran tener un carné único, pero hay que trabajar mucho para ello. Quizás, como decía al comienzo, la iniciativa habría sido buena si se hubiese convocado a los gobernadores.

Otra cuestión es la prohibición de la venta de bebidas alcohólicas, que mencionó el diputado Pinedo, con respecto a los paradores y restaurantes, lo que generará una problemática muy importante.

En toda la Patagonia, los distintos pueblos han crecido a la vera de la ruta. En muchos casos se han partido los ejidos de muchas ciudades. Estos paradores y restaurantes, que ofrecen excelentes servicios, tendrán una problemática muy fuerte debido a la aplicación de la prohibición de venta de bebidas alcohólicas. Creo que aquí lo esencial es el control estricto de alcoholismo. Si los fondos se coparticipan de manera

adecuada, con la capacitación correcta y los registros nacionales, se puede alcanzar el mismo objetivo.

Generalmente, las prohibiciones llevan al nacimiento de mercados negros y de ventas clandestinas, como ocurre en nuestras ciudades con la venta de bebidas alcohólicas a menores, que se hace desde domicilios particulares. Muchos intendentes se ven compelidos a solicitar órdenes de allanamiento para ingresar a los domicilios particulares.

Tenemos el tema de los paradores, de la publicidad y de las rutas del vino, tal como se llama a ciertos caminos en muchas provincias con desarrollo vitivinícola, como Mendoza, Río Negro o Neuquén, que presenta cuatro o cinco bodegas. Se trata de un turismo muy pulcro y cuidado, que protege el medioambiente y cumple las normas de tránsito.

Además, quiero traer a colación que a esta iniciativa le falta asignar una mayor importancia a la seguridad vial y al control. Tampoco hay mención a la necesidad de construir una infraestructura para el transporte, como rutas o autopistas.

A nadie se le escapa que en el país existe una crisis severa en el transporte y en los ferrocarriles. La provincia de Neuquén transporta el metanol por rutas. Es un transporte peligrosísimo, que se hacía por ferrocarril, pero por un amparo se prohibió esta forma de transporte; merced a ello, diariamente cuarenta camiones transportan por rutas argentinas entre veintisiete mil y treinta mil litros de metanol que salen de las destilerías de Plaza Huincul. Debemos señalar que la infraestructura es un pilar en este trípode.

Otra incongruencia o incoherencia es que la agencia dependerá del Ministerio del Interior, cuando en esta temática el ministerio clave es el de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos.

Finalmente, para ir concluyendo, deseo señalar que mientras se siga privilegiando el transporte individual por sobre el colectivo, ya sea por medio terrestre o ferroviario, seguirá existiendo inseguridad vial.

Más allá de la sensación de que el proyecto es tratado porque lo envió el Poder Ejecutivo, celebro la iniciativa porque es necesario un marco normativo que nos brinde seguridad jurídica y establezca una regulación que nos posi-

bilite llegar con mayor certeza a los lugares más recónditos del país.

Siempre hay una hora en que la palabra humana se hace carne; y cuando ha llegado esa hora, quien propone la palabra, el orador, el escritor, hace ley, pero la ley no es suya, en ese caso es obra de las cosas. Esa es la ley duradera, porque es la verdadera ley. Esto lo dijo Juan Bautista Alberdi. Entonces, si bien el proyecto fue enviado por el Poder Ejecutivo, ésta será una verdadera ley en tanto y en cuanto todos nosotros hagamos aportes y, además, participemos las provincias.

La agencia va a recibir diferentes recursos, entre ellos, un porcentaje de las pólizas de seguro. De todo esto tenemos que hablar. Nosotros vamos a votar favorablemente en general, y en el debate en particular haremos el aporte que consideramos necesario.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Delich. — Señor presidente: no tengo duda alguna acerca de la pertinencia del proyecto de ley en discusión, y su importancia ha quedado demostrada en las diversas exposiciones. En mi caso, además, quiero señalar que coincido con la presentación realizada por la señora diputada miembro informante de la comisión en relación con lo hecho en materia de infraestructura. En este punto deseo mencionar simplemente mi propia experiencia como cordobés.

Como he señalado en otras oportunidades, todos quienes estamos sentados aquí, todos los demócratas del país deberíamos sentir mucha vergüenza al recordar que, antes del gobierno de Kirchner, el último que invirtió en la autopista Buenos Aires-Rosario-Córdoba fue nada más ni nada menos que el dictador general Onganía, que concluyó el tramo Buenos Aires-Rosario.

A partir de allí los sucesivos gobiernos licitaron —digamos— metros de autopista; es un mérito del ex presidente Kirchner que se haya concluido el tramo a Villa María, y esté en construcción —como podemos observar aquellos que viajamos en automóvil a Córdoba— el tramo Carcarañá-Armstrong. Uno tiene la impresión de que si la presidenta de la Nación mantiene esa política, tal vez podamos completar la autopista.

Una segunda observación se relaciona con las políticas provinciales. No siempre las pro-

vincias han hecho lo que tenían que hacer en materia de caminos. Siguiendo con el ejemplo de Córdoba, cada vez que cruzamos a San Luis nos da mucha envidia ver esas autopistas construidas con recursos propios, frente a lo lamentable de nuestros caminos cordobeses, a los que durante los últimos años se les prestó poca atención. De todas formas, no voy a referirme a la situación de la infraestructura y a las inversiones, sino que formularé dos observaciones al proyecto en debate mencionando una tendencia general que he podido apreciar en estos dos años aquí en el Congreso: cada vez que hay una crisis en el terreno que fuera —vial, educativo, de salud o en los servicios públicos— la primera respuesta a la que debemos atenernos es lograr un fortalecimiento de la tendencia centralista en el país.

Tengo la impresión, sobre todo después de la última crisis, de que las tendencias unitarias o, si se prefiere, el apartamiento del régimen federal, son cada vez más serios y peligrosos.

Tenemos una situación estructural complicada: todos los gobiernos posteriores a la reforma constitucional de 1994 no cumplieron con el precepto constitucional de darnos una ley de coparticipación federal. De modo que seguimos en esta especie de limbo en el cual, en mayor o en menor medida, el gobierno central propone y dispone acerca de los recursos del país.

La falta de una ley de coparticipación federal se acentúa con esta organización central de seguridad vial, y con la generación de recursos, en este caso del uno por ciento de los seguros, para financiar esta agencia nacional que está creando el gobierno.

Pensando en esos importantes recursos, creo que deberían compartirse con las provincias y los municipios, pues ellos siguen teniendo responsabilidad tanto educativa como preventiva. En consecuencia, votaremos en general el proyecto de ley en consideración y apoyaremos, por supuesto, el dictamen, pero adelante que en su momento plantearemos alguna modificación al artículo 13, que se refiere precisamente a este impuesto del uno por ciento.

La segunda observación en esta misma dirección se vincula con la validez de los carnés de conducir, que hasta el momento emiten los municipios y que —como se ha dicho aquí con razón— son muy criticables, porque no se toman

los recaudos necesarios ni se cumple con los requisitos establecidos por las propias leyes provinciales.

La validez y la forma de otorgamiento de estos carnés están fuera de discusión; pero en el texto de la norma se establece algo que me parece extremadamente peligroso para los que vivimos en provincia: la validez del carné que pasará a ser nacional dependerá de la autorización de este registro nacional. A mi juicio, la norma no es suficientemente clara como para saber qué es lo que efectivamente va a ocurrir. No quiero pensar que con el carné de conductor pasará lo mismo que ocurrió en las provincias con los DNI y los pasaportes: cuando una persona hace el trámite en la provincia de Córdoba, debe esperar meses hasta que le regresen el pasaporte o el DNI desde Buenos Aires.

Esta centralización que en parte es útil, y que por supuesto compartimos, como el Registro Nacional de Faltas o el sistema de *scoring*, me parece que no puede llegar al punto en el cual las licencias de todo el país necesiten una autorización explícita de esta agencia gubernamental para su validez.

Por estas razones vamos a apoyar en general el proyecto pero vamos a proponer modificaciones en por lo menos dos artículos.

Una observación más acerca de la prohibición de la publicidad de los vinos y de la falta de control que hay ahora acerca de la venta misma de bebidas alcohólicas en los paradores.

En este punto deberíamos, por lo pronto, tomar los buenos ejemplos y no los malos. Los buenos ejemplos podemos encontrarlos, por caso, en un pueblo no tan pequeño de la provincia de Entre Ríos, que se llama Libertador General San Martín, más conocido como estación Puiggari. En ese pueblo no hay venta de bebidas alcohólicas y no he escuchado que sea dramático ni para los proveedores de vinos, ni para la vida cotidiana ni para nadie. Estimo que fue una decisión bastante sabia y sana de las autoridades municipales que la votaron.

En los debates a veces estamos más atentos a los intereses corporativos que a los valores. Los que trabajamos pensando en la educación vemos que cada vez que se habla del calendario escolar inmediatamente alguien dice que tengamos cuidado porque se va a ver perturbado el sector turístico. Si bien puede ser así, la pregun-

ta sería por qué es más importante el turismo que el sistema educativo. Seguro que es más importante para los que se benefician con dicha actividad, pero no necesariamente para el conjunto de la sociedad.

Creo que con esto no debería pasarnos lo mismo. Comprendo bien la importancia de la vitivinicultura y del turismo, pero tendríamos que pensar qué es lo que significa que alguien tome una copita de vino en un lugar y otra más allá, estando manejando un auto que de pronto llega a los 160 kilómetros por hora. Este auto se transforma en un instrumento mortal, y por supuesto es lo que ocurre.

Los países serios, como nosotros deberíamos serlo, toman estas decisiones para proteger los bienes públicos, y como se sabe éstos son aquellos que son inapropiables.

Es cierto que alguien se perjudica cuando se toman estas decisiones; no tengo ninguna duda, y me permito terminar contando una anécdota tomada de una novela de Graham Green, que trata de unos médicos, unas enfermeras y unas monjas que se ocupan de los leprosos en el corazón de África. En un momento dado viene un barco con la noticia de que se inventó la penicilina y que esa enfermedad puede ser curada. Entonces, una de las enfermeras le dice al director: "Ve, doctor, ahora nos vamos a quedar sin trabajo". Sí, claro, se van a quedar sin trabajo.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Salta.

Sr. Diez. – Señora presidenta: voy a tratar de ser breve. Comparto plenamente muchas de las cosas que he escuchado con anterioridad. Quiero adelantar, en nombre del bloque del Partido Renovador de Salta, que vamos a dar nuestro voto afirmativo a este proyecto de ley.

Pero también es importante resaltar que no estamos legislando frente a un vacío legislativo, sino que se está debatiendo un proyecto de ley que intenta optimizar lo ya existente.

También es importante decir que lo ya existente no ha tenido éxito, porque hemos tenido muchos accidentes viales que ya se han convertido en una triste costumbre en nuestro país, que día a día cobran numerosas víctimas.

Según organizaciones no gubernamentales, en el año 2007 el número de víctimas fatales superó las 8.000 personas, siendo más del 50 por ciento de ellas jóvenes.

En nuestro país los accidentes de tránsito están considerados como la cuarta causa de mortalidad, y ocupamos el triste segundo lugar en el mundo. Por ello es que este proyecto de ley que hoy debatimos es sumamente importante. Es un eslabón más en la cadena que necesariamente toda la sociedad debe integrar para combatir este flagelo.

Esta cadena en la seguridad vial está conformada por muchos actores. Por la actividad que desarrolla hoy, la Cámara de Diputados es uno de esos actores, porque promueve la creación de este cuerpo legal que permitirá atender esta problemática. Pero también hay otros actores importantes.

Una vez sancionada la ley tendremos entre esos actores la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que contará con fondos muy importantes para ser aplicados a mejorar la seguridad vial. Entendemos que la sociedad toda deberá hacer un seguimiento para asegurar que la agencia actúe con la seriedad y severidad necesarias para superar este grave problema.

A ello también debe sumarse una concientización muy necesaria en la sociedad, porque muchas veces se ha vanagloriado de incumplir las normas de tránsito. Me pregunto quién no ha mencionado la suerte que tuvo al sacar un carné de conducir en un municipio cumpliendo muy pocas reglas o llevando solamente una foto actualizada.

Quiere decir entonces que con esta ley no agotamos la problemática que nos ocupa. Es esencial también crear conciencia en la sociedad, que hoy pide a gritos que terminen todos estos accidentes, que no volvamos a tener otro como el que ocurrió en Dolores. Lo peor es que en este caso se dijo que hubo correcta señalización, que el funcionamiento de las barreras del ferrocarril fue adecuado y que el micro era nuevo. Lo cierto es que tuvimos diecisiete muertos y más de sesenta heridos. Sin duda se trata de un marco complejo.

En ese marco complejo debieron haberse pulido algunos temas en esta norma, puntualmente el de la responsabilidad de las partes en los accidentes de tránsito. Se han dejado de lado varios otros, aunque posiblemente algunos de ellos puedan ser tratados en la reglamentación; instamos para que así sea. Como representante de una provincia también creo que el porcentaje que se

le asigna a la Agencia Nacional de Seguridad Vial debería ser coparticipado.

Sin embargo, entendemos que el problema es de tal magnitud y gravedad que nos lleva a manifestar nuestro apoyo con la intención de que esta norma, que permite optimizar el sistema que hoy está vigente, logre ponerle coto al gran drama de la seguridad vial que hoy vivimos.

Por lo expuesto, adelantamos nuestro apoyo al proyecto de ley en su integridad.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Lozano. — Señora presidenta: vamos a acompañar un proyecto que promete prestar atención a una problemática que se cobra —como ocurrió durante el año pasado— 8.000 vidas anuales en accidentes viales en la Argentina. Y miles de heridos acompañan la cifra que acabo de mencionar.

Es obvio que no podemos apartarnos de la promesa de ponerle atención a este tema ni del conjunto de buenas intenciones planteadas en el proyecto, incluso de la definición de avanzar en criterios que permitan centralizar control, sanción, antecedentes, emisión de registro, etcétera.

No quisiera dejar pasar el acompañamiento favorable a esta iniciativa sin decir —en línea con algunas voces que se han escuchado en esta sesión—, que aunque el proyecto hace hincapié en el hecho de que se pondrá mayor atención en el problema, su tratamiento en el Parlamento no lo refleja debidamente. No pudimos debatir en profundidad en qué política y estrategia integral se inscribe esta iniciativa con el objetivo de alcanzar los niveles de seguridad vial que pretendemos.

Digo esto porque estamos convencidos, y es difícil no acompañar el criterio, de que la seguridad vial no es algo meramente vinculado con la problemática del error humano. En todo caso la evaluación de este tema debe inscribirse en consideraciones de orden mucho más general. En rigor, termina siendo el producto de un conjunto de políticas que deben converger en dirección al objetivo que nos planteamos.

Esa política tiene que ver con la infraestructura, que ya ha sido mencionada en este debate. Observando con algún detenimiento las estadísticas que asignan un papel fundamental al

error humano en los accidentes viales, se advierte también que la mayor parte de ese error humano está vinculada con el sobrepaso en rutas. Por lo tanto, por sí solo esto está señalando una directa vinculación con la infraestructura disponible en materia vial. Resulta evidente que esto tiene más que ver con los límites en las autopistas y con la importancia que siguen teniendo las rutas de doble mano en nuestro país.

La seguridad vial también tiene relación con la política industrial, como asimismo con la capacidad o no, y la decisión o no, de penalizar aquellos automotores que en su producción violentan las propias normas de seguridad vial que se están estableciendo. Puede tratarse de unidades que superan y a veces hasta duplican los límites de velocidad fijados en las rutas, o de modelos trasladados a la Argentina absolutamente obsoletos y no utilizados en otros países del mundo en tanto son claramente inseguros.

En tercer lugar, la cuestión vial supone disciplinar a las empresas de transporte. Bien podríamos hacerlo, habida cuenta de que existen y funcionan gracias a los monumentales subsidios de carácter millonario que reciben de parte del Estado argentino. No debe permitirse el uso de unidades inadecuadas ni tampoco posibilitar las condiciones laborales establecidas por estas empresas, porque van en contra de las garantías elementales en materia de seguridad vial.

Es obvio que en toda esta temática tiene mucho peso la educación vial, y también es obvio que por detrás de esta cuestión hay algo fundamental: el esquema de transporte que prioriza la Argentina.

Es indispensable señalar que desde hace tiempo —esto ya lo hemos mencionado en otros debates— nuestro país se desliza peligrosamente en materia de transporte hacia una opción que privilegia el transporte individual por encima del colectivo, y el automotor por encima del ferrocarril y el transporte fluvial.

Esto está ratificado y profundizado por las características de un boom económico asentado en condiciones de desigualdad, que hace del mercado de inmuebles y del automotriz la clave del proceso de reactivación en la Argentina. Ciertamente, esto no hace más que agravar el cuadro existente en materia vial.

Este modelo de transporte tiene tres características. En primer lugar, es caro: la Argentina

invierte casi cuatro veces más en relación con su producto bruto que el resto de los países sensatos y desarrollados del planeta, para tener un sistema de transporte que en la práctica no funciona, mientras que el de ellos sí lo hace. En segundo lugar, es un modelo contaminante y, en tercer término, es un modelo suicida.

Nuestro país, que tiene casi 100 millones de toneladas de granos en un contexto de colapso del sistema ferroviario, ha desbordado incluso la capacidad de carga en materia de transporte por camiones. Por lo tanto, supone que de ahora en más el tráfico de camiones no sólo tendrá características diurnas sino también nocturnas. El modo en que esto agravará la seguridad vial es una cuestión que sólo basta considerarla para darnos cuenta.

En este esquema, tal como está planteado, más allá de aquellas definiciones que se determinan en esta norma, no habrá infraestructura ni autopista que aguante si no tenemos la capacidad de replantear el sistema de transporte.

Con estas salvedades, y entendiendo que no se ha inscrito esta propuesta en una estrategia más integral, es que por lo menos vamos a acompañar la señal de poner atención en este problema.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra la señora diputada por San Juan.

Sra. Marino. — Señora presidenta: adelanto mi voto afirmativo y celebro que hoy se esté tratando en este recinto un proyecto que sin dudas va a contribuir a encontrar una solución a este problema tan complejo que ha quedado tan bien expuesto por todos los diputados que me han precedido en el uso de la palabra. Creo que esta norma va a servir para ayudar al mejoramiento de la seguridad vial.

Este es un problema complejo como el que más, trágico en los números, y que merece una reflexión profunda por parte de todos los integrantes de este cuerpo, más allá del partido político al que pertenezcamos.

Digo esto porque quiero reflexionar sobre aquellos proyectos que hoy no se están tratando en este recinto, que tienen exactamente el mismo objetivo y de los que muchos de nosotros hemos hecho caso omiso. Afirmo esto con conocimiento de causa, porque el 23 de marzo pasado, es decir, hace casi un año, se presentó un proyecto muy particular que fue acompañado

sin excepción por todos los presidentes de bloque, que trataba de limitaciones a la velocidad de los transportes de pasajeros de doble piso.

Quiero traer al recinto este ejemplo puntual no porque quien habla haya presentado el proyecto, sino porque en ese momento había ocurrido, como ya nos es habitual, una tragedia de enormes proporciones. En su momento se le dio al proyecto en cuestión pronto despacho. Hasta el día de hoy, la realidad dice: cero pronto despacho. Pero lo traigo a colación porque estas tan cuestionadas unidades de transporte están prohibidas en toda Europa y sólo se las usa como medios turísticos para mostrar lugares muy precisos y empleando velocidades muy determinadas.

No debe olvidarse que se ha comprobado —no lo dice ni lo afirma quien habla sino los físicos y los investigadores— que el centro de gravedad de estas unidades tiene un problema de difícil solución.

De todas maneras, en aquel entonces y rápidamente, los sectores empresariales interesados llegaron incluso a contratar un programa televisivo, seguramente aportando mucho dinero por el tiempo en que estuvo en el aire, con muchísimos minutos explicando las bondades de dicho medio de transporte.

Ellos querían convencernos de las bondades de estos colectivos, cuando está probado —lo reitero— que han sido prohibidos en Europa como medio de transporte masivo.

Mi reflexión no se centra específicamente en este proyecto, sino en lo imprescindible que es hoy en este país —es también preocupación de nuestra presidenta— que se den soluciones.

Es importante también que los legisladores recordemos estos reparos para que los tengan en cuenta los sectores empresariales involucrados, porque se dijo también que iban a tener que modificar las frecuencias, con la pérdida consiguiente en su ecuación económica. Por supuesto, en dicha ecuación económica no entra el costo de las vidas humanas que se pierden, que se han perdido y que, de no mediar una legislación fuerte y firme, se seguirán perdiendo.

Entonces, reitero que mi reflexión dirigida a todos los señores diputados es que trabajemos intensamente. Hay mucho material, hay muchos proyectos interesantes, que se pueden mejorar y modificar, para poder contribuir así —no voy a

decir la palabra solucionar porque de mi parte pecaría de una tremenda inocencia si pensara que se va a resolver— a aquello que también se dijo en el recinto en cuanto a enmarcarnos en una verdadera política para mejorar todo lo que hace al transporte y a la seguridad vial, también a la infraestructura vial y a la parte educativa.

Si así lo hacemos, estaremos dando sin duda un paso más y por lo menos tendremos la conciencia tranquila de haber escuchado a una sociedad que hoy nos está exigiendo soluciones con una mirada atenta, sin dejarnos llevar por un sector empresarial que nos tiene acostumbrados a presiones de orden económico.

Muy poco nos deben importar los lobbies sectoriales y sí debemos bregar y colaborar con el tema de la seguridad.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

Sr. Martínez Garbino. — Señora presidenta: en primer lugar, vamos a manifestar nuestro acompañamiento en general a este proyecto enviado por el Poder Ejecutivo, con las reformas que se le han introducido fundamentalmente en esta Cámara, pero no podemos pasar por alto que el 29 de junio de 2006 nosotros presentamos un proyecto declarando la emergencia vial.

La particularidad de este proyecto es que se trabajó con la Defensoría del Pueblo de la Nación. Hicimos la presentación aquí junto con el defensor del Pueblo; hoy se están recabando firmas a lo largo y a lo ancho del país para esta iniciativa popular. Evidentemente, estamos ante una definición de política de Estado, porque esto impacta en lo que es la infraestructura —allí el Estado es fundamental—, en lo educativo y en los controles.

Anticipo nuestra opinión en esta política de Estado: creemos que el financiamiento que va a requerir la puesta en marcha de todo este sistema tendría que surgir del propio presupuesto, porque allí hay fondos; incluso aquí hemos aprobado la delegación de facultades en el jefe de Gabinete para hacer reasignación de partidas.

Pero más allá de estas consideraciones voy a citar brevemente algunas estadísticas para que nos demos cuenta de la gravedad del problema, que quizás todavía no ha despertado la conciencia cabal no solamente de quienes estamos cumpliendo un rol dentro del Estado sino de la so-

ciudad misma. Como decía alguien, ésta es una sociedad filicida, que mata a parte de sus propios hijos; lo ha hecho históricamente así. En la década del 70 aniquiló a una de las generaciones más esclarecidas y comprometidas. También podemos mencionar la guerra de Malvinas, que si bien fue justa no compartimos su conducción. Esa guerra llevó a la muerte a muchos jóvenes argentinos. Y ni hablemos del flagelo de la droga y del alcohol, pero sí podemos hacer referencia a las estadísticas de exclusión social y de deserción escolar que tanto nos preocupan.

Yendo a las estadísticas, el segmento más perjudicado en lesiones, incapacidades y muerte es el de las edades comprendidas entre los quince y veinticuatro años.

Quienes han hecho las estadísticas nos dicen que en el año 2007 hubo en promedio más de ocho mil muertos. Es decir que cada nueve o diez días se producía un Cromañón, si bien sin alcanzar el impacto de aquél porque en este caso era disperso en el territorio. De lo que no se habla es de los setenta mil lesionados por año ni de las quince mil personas con discapacidades definitivas. Tampoco se conoce a ciencia cierta la evolución de los lesionados, muchos de los cuales han terminado en deceso.

Se habla de que estamos frente a la cuarta causa de muerte en la Argentina. Si esto lo vinculamos con el modo en que ocurren los accidentes, vemos que el 80 por ciento de éstos suceden de manera frontal. Voy a citar un caso que nos toca muy de cerca a la gente de Entre Ríos: la concesión número 18, que corresponde a las rutas nacionales 12 y 14, que van desde Zárate hasta Paso de los Libres, en Corrientes, tristemente conocida como “ruta de la muerte”, tiene un recorrido cercano a los 640 kilómetros. En 1993 se aprobó el acuerdo para convertirla en doble vía, en autovía. Hasta ahora se han habilitado 58 kilómetros. Es dable reconocer que en este último tiempo el gobierno ha dado un fuerte impulso a esta obra. Pero en este tramo de 58 kilómetros se registraba el 67 por ciento de todos los accidentes que ocurrían en los 640 kilómetros que tenían en su totalidad las rutas nacionales 12 y 14. Es decir que en esos 58 kilómetros se concentraba la mayoría de los accidentes. Ese tramo se convirtió en una autovía hace más de diez años, con lo cual han bajado notablemente las estadísticas de accidentes.

También hay que hablar de la necesidad de una matriz del transporte. Todos nos llenamos la boca diciendo —como demostración del crecimiento industrial, y dentro de este último el de la industria automotriz— que al parque automotor argentino se incorporan cerca de seiscientos mil vehículos por año, con la pretensión de llegar a trescientos mil vehículos más por año dentro de muy poco tiempo.

Pero cada vehículo que se incorpora no desaloja a uno ya usado. ¿Alguien se ha preguntado cómo se compone el transporte vehicular argentino? Vuelvo al ejemplo de nuestras rutas: en el año 1993 el promedio de circulación diario era de diez mil vehículos, de los cuales el 37 por ciento correspondía al transporte de carga pesada; hoy este último llega al 60 por ciento.

Como decía el señor diputado Lozano, por supuesto que hay que vincular esta actividad industrial o este desarrollo con lo que es nuestra economía. Si estamos diciendo que nuestra producción se acerca a los cien millones de toneladas, también tenemos que pensar en la circulación para la llegada a destino de toda esa producción. Es decir que la circulación de cada camión se potencia —por decirlo de algún modo— por el acompañamiento de una balanza económica.

También hay que decir que todos estos números acarrear, sobre todo en los países en vías de desarrollo como la Argentina, del 1,5 al 2 por ciento del PBI.

Cabe aclarar que no tenemos que hablar de accidentes sino que lo correcto es hablar de siniestros, porque el factor humano es el hecho desencadenante. Hablamos del exceso de velocidad, del alcohol, de rutas en mal estado y de mala señalización, pero éstas son las causas de los siniestros.

Las consecuencias de los siniestros —fundamentalmente las consecuencias fatales— se dan por el no uso del cinturón de seguridad en los automotores y por el no uso de los cascos en el caso de los motociclistas. En la Argentina prácticamente no hay forma de hacer obligatorio ese uso. A modo de ejemplo podemos decir que en las ciudades donde por ordenanza municipal es obligatorio el uso del casco en los motociclistas, este último llega a un promedio del 48 por ciento. En la Ciudad de Buenos Aires ronda el 78 por ciento, y esto tiene que ver con una campaña

muy fuerte y sostenida de concientización que se hizo durante bastante tiempo. Esto nos indica que la educación es un tema central si queremos cambiar esta grave problemática que hoy nos convoca y nos lleva a definir que una política de seguridad vial en la Argentina hoy es política de Estado.

Anteriormente, hablé de una matriz de transporte, y voy a dar algunos datos. En el año 1988 teníamos 38 mil kilómetros de vías férreas. Hoy alcanzan a once mil kilómetros.

En definitiva, si estamos convencidos de que ésta es una política de Estado y la sociedad en todos sus estamentos está reclamando que rápidamente se haga algo al respecto —por supuesto que hay obligaciones y responsabilidades indelegables—, todos debemos tomar conciencia por lo que dijimos anteriormente: porque nuestra indiferencia e imprudencia a veces nos lleva a menospreciar la vida ajena e, incluso, la vida propia.

A diario vemos el desprecio que tenemos por el valor vida. Coincido con el defensor del Pueblo en que en esta iniciativa legislativa ha faltado una política de *shock*, ya que apunta más al mediano y largo plazo.

Por eso, solicitábamos la declaración de emergencia vial, que implicaba un acuerdo rápido entre el Estado nacional y las provincias sobre algo que se puede hacer ya y a bajo costo, como la señalización de todas las rutas.

Ojalá que el consenso que tiene esta iniciativa, más allá de las observaciones que luego se puedan hacer, permita ampliar el debate, porque ello lograría que la iniciativa cumpla su misión, que es la concientización de todos los argentinos y no sólo de los que gobiernan.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Morandini. — Señora presidenta: ¿qué podemos decir de cada uno de los argumentos con los que todos vamos apoyar la necesidad de esta iniciativa?

Entonces, permitanme que siempre siga tocando la misma tecla, porque sabemos que el tono hace la música. De alguna manera necesito compartir con ustedes mis obsesiones de hace muchísimo tiempo.

¿Cuál es la herida que tiene el alma de nuestro país, que nos transforma en una sociedad

movida hacia la muerte? Se trata de las muertes que sobrevuelan el Congreso, que aparecen diariamente en la televisión y que nos ponen la urgencia, cuando en realidad hace años que tendríamos que haber trabajado en la cuestión.

Podemos mencionar como ejemplo los proyectos presentados en la Cámara, pero ahora terminamos trabajando en la emergencia, porque hemos sido incapaces de prevenir.

Se ha hablado de controles y de modelo de desarrollo. Quiero insistir en la necesidad de utilizar los medios públicos, sobre todo para concientizar. No debe ocurrir lo que sucedió cuando la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires obligó a utilizar el cinturón de seguridad: en las paredes de la ciudad apareció la propaganda de estudios de abogados, dirigida a mostrar que la norma era inconstitucional.

¿Dónde está la distancia entre la ley y el cumplimiento de la ley? Le corresponde al Estado garantizar los derechos, y prefiero no hablar de seguridad, porque vivimos en un país en donde, en nombre de la seguridad interior, se cancelaron los derechos.

Se teme mucho más al ladrón y tenemos una sociedad que clama casi por linchamientos, sin que se tenga la misma sensación en relación con estas muertes, que son muchísimas más que las que se pierden por enfermedades y delincuencia.

Insisto en la necesidad de la educación, que se debe hacer en los medios, y a veces encuentro que se tiene mucho miedo de exigirles responsabilidad, porque no se trata de otra cosa.

A medida que escuchaba cada una de las argumentaciones, recordaba que en mis primeros informes en la televisión —hace 15 años— me refería específicamente a estas muertes, que se pueden evitar con educación y control, que son las muertes del tránsito.

Recuerdo que Guinzburg, cuya muerte hoy ha sido recordada con dolor, en un momento me consoló porque no conseguí que las autoridades del canal entendieran que esto era importante. No digo “interesante”, que es la lógica que a veces mueve el *rating*. Guinzburg, como consuelo, me dijo: “Cordobesa, aquí todo es a prueba de tontos”. Me llevó mucho tiempo entender que si pensamos que del otro lado hay un tonto sólo vamos a hacer tonterías.

Por lo tanto, no debemos tener miedo. No vamos a enemistarnos con los medios de comunicación si les decimos que del otro lado hay ciudadanos, no tontos, y exigimos que la televisión se llene de vida y no de muertes.

A veinticinco años de democracia, en vez de hablar de “seguridad” deberíamos comenzar a incorporar más el término “derechos”, para que efectivamente los ciudadanos sean educados de esa manera y respetados en su dignidad, en vez de ser menospreciados por considerarse que no tienen capacidad de entendimiento.

Tenemos una televisión que chorrea sangre y es necesario que empecemos a hablar de la vida; y como ha quedado demostrado en este recinto, frente a proyectos como éste, en temas que son de todos, tenemos derecho a hacer aportes enriquecedores; ello, sobre todo frente a la tragedia, donde debe existir el mayor de los consensos.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Zancada. — Señora presidenta: estamos considerando el proyecto de ley en revisión contenido en el expediente 259-S.-2007, por el que se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esperamos con mucha ansiedad que funcione y que el cargo de director ejecutivo sea por concurso y no un puesto político.

Como ha ocurrido muchas veces, estamos legislando sobre las consecuencias; digo esto por lo que ha pasado en los últimos tiempos en las rutas argentinas. Provengo de una zona muy castigada por los accidentes, pues en mi provincia, en la ruta nacional 11, ocurrió la tragedia de los chicos del Colegio Ecos, en Margarita, y otro accidente en Las Garzas. Dado que estoy a 50 kilómetros, he estado en los lugares de los accidentes.

Señora presidenta: usted integró la Comisión Bicameral de Seguridad Vial, donde tanto hemos trabajado, habiendo llevado adelante todo lo que significó la consulta popular. Esa comisión no se formó por iniciativa nuestra —nosotros estamos junto a la cuestión o detrás de las consecuencias— sino por la presión de los propios papás que mantuvieron una reunión con el presidente de la Nación y le exigieron la conformación de esa comisión. Lamentablemente, como legislador me siento en deuda.

Actualmente, la seguridad vial forma parte de la política general de protección de los derechos humanos; han sido superados todos aquellos conceptos que llevaban a considerar los siniestros de tránsito como simples accidentes.

La señora diputada Baldata se refirió a la coparticipación, aludiendo a lo que tenían o no las provincias para destinar a infraestructura. Santa Fe está cruzada por las cuatro rutas nacionales que más vidas cobran; me refiero a las rutas 9, 11, 19 y 34. Los diecinueve diputados de la provincia de Santa Fe podrán aseverar lo que estoy diciendo: en ninguna de esas rutas se han realizado obras de infraestructura.

En el tramo comprendido entre los kilómetros 650 y 780 de la ruta nacional 11, hace apenas tres meses se terminó de reparar toda la cinta asfáltica. Me gustaría saber qué hace el OCCOVI en esta circunstancia, pues no ha hecho la inspección. En este momento los huellones sobre esa ruta son tremendos.

Como señaló el señor diputado Martínez Garbino, qué importante es lo que ha hecho el defensor del Pueblo; me refiero al trabajo a conciencia llevado adelante por el doctor Mondino junto con su gente. ¿Para qué trabajó tanto si tampoco se tuvo en cuenta lo que la Defensoría del Pueblo de la Nación había logrado en estos últimos dos años?

Digo esto desde el punto de vista del dolor, porque hay muchas cosas interesantes que la Defensoría estudió e investigó, como también lo hicimos nosotros en pequeña medida en la comisión bicameral cuando nos juntamos con representantes de la Facultad de Medicina y del ISEV para que nos asesoraran real y profundamente.

En relación con algunos de estos aspectos interesantes que podríamos aprender de la Defensoría del Pueblo, quiero citar como ejemplo el caso específico de la Gendarmería Nacional. No es su trabajo transitar la ruta nacional 11 —que es la que más uso y conozco— haciendo señales e indicando el uso de los cinturones de seguridad o la correcta utilización de las luces. Un cuerpo de esta envergadura está para otra cosa; yo pedí la presencia de efectivos de Gendarmería Nacional en mi zona para controlar precisamente el contrabando por el río Paraná y evitar la cantidad de muertes que dicho problema trajo aparejado.

Esta norma habla del tema de la radarización. Me gustaría saber qué ha pasado con la radarización del espacio aéreo argentino vinculada con la droga y la muerte de muchos jóvenes, como las víctimas que se cobran los accidentes de tránsito.

Creo que hay aspectos esenciales a tener en cuenta. Hace un rato se habló aquí de un gran evento que se llevó a cabo en un estadio de fútbol y que fue organizado por el gremio de los transportistas. Sería bueno preguntarse en qué se utilizaron los sesenta o setenta millones de pesos destinados a la capacitación y el aprendizaje de los transportistas y los camioneros.

Como contrapartida, ayer a las 16, un micro de larga distancia de la empresa El Pulqui fue detenido por personal de Gendarmería Nacional para realizar el control de alcoholemia. Se comprobó que el chofer del micro que transportaba 21 pasajeros tenía un nivel de 2,8 de alcoholemia. Cabe aclarar que Gendarmería Nacional no tiene alcoholímetros y deben ser comprados por las comunas o los municipios del interior del país.

La provincia de Santa Cruz disponía de 370 millones de pesos para obras de infraestructura vial mientras que Santa Fe recibió sólo 120 millones, aunque aportaba 6.500 millones de pesos de coparticipación. ¿Qué es lo que vuelve a la provincia de Santa Fe? ¿Cuáles son las obras que la provincia de Santa Fe no merece tener?

Para finalizar, sólo quiero agregar que este proyecto de ley va a crear un nuevo impuesto que obviamente será pagado por la gente. En un país con tanto superávit no necesitamos de la creación de un nuevo tributo para recaudar fondos. Si estamos dando sesenta o setenta millones de pesos al gremio de los camioneros, deberíamos ponernos las pilas y prestar mayor atención a la infraestructura vial.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 2° de la Honorable Cámara, arquitecta Liliana Amelia Bayonzo.

Sra. Presidenta (Bayonzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Morini. — Señora presidenta: como ya adelantara nuestro bloque, vamos a acompañar este proyecto de ley, aunque también queremos dejar sentada nuestra posición en el sentido de que esta iniciativa no solucionará los problemas de las rutas argentinas.

Sabemos muy bien la cantidad de accidentes que se está produciendo, que en lugar de disminuir, día a día va en crecimiento.

Hay un tema que la mayoría de los diputados que me precedieron en el uso de la palabra lo vinieron abordando y es una de las cuestiones que más preocupa, especialmente por las rutas que tenemos y por la cantidad de autos, camiones y colectivos que cada día vemos en crecimiento. Se habló de los carnés de conductor, el mejoramiento y la unificación. Yo creo que esto es muy válido, porque tenemos ejemplos sobrados en el país, en que una provincia hace todo el esfuerzo y otra vecina extiende los carnés de conductor como si se vendieran.

En esto quiero poner énfasis, porque la provincia de Santa Fe, durante los últimos diez años, ha hecho un esfuerzo muy importante en materia de carné de conducir. Es más, ha sido tomada como una de las provincias modelo en lo que a expedición de carné de conducir se refiere, con los controles, con los municipios, con la provincia teniendo un carné único, con la posibilidad de emitir carnés que no se pueden falsificar porque tienen el mismo sistema de la cédula de la Policía Federal, con los controles de encandilamiento, con los controles que se hacen por edad y con los carnés que se emiten para los distintos tipos de máquinas y herramientas.

Pero tenemos una provincia vecina que, lo debo decir con todas las letras, no hacía lo mismo, pero a la hora de comparar, en el año 2007 Santa Fe tuvo 707 muertos y esta provincia, que tiene casi la misma cantidad de habitantes que la nuestra, 598 muertos.

Esto muestra a las claras que el tema del carné de conductor no es solamente el problema más grave que tenemos y que acrecienta las muertes que tenemos en el país. Es una de las patas. Es importante que esto se unifique y se corrija en el país. Por eso también acompañamos este proyecto de ley.

Ahora, convengamos en que este país, que producía treinta millones de toneladas de granos y que hoy está al borde de producir cien millones de toneladas, y que sigue transportando el 87 por ciento de los granos por camión, indudablemente ha puesto mucho material rodante sobre las viejas rutas argentinas.

Muchas de las rutas son de cuando empezó el auge del automóvil, que fue por los años 1908-

1909, y todavía mantienen puentes de esa época. Mi provincia recién en este nuevo plan está cambiando muchos de esos puentes que llevaron a la muerte a mucha gente, porque se ensancharon las rutas pero no se hicieron los ensanches suficientes de los puentes; ni siquiera se iluminaron, lo cual recién ahora se está haciendo.

Lo mismo ocurre con los cuarenta millones de boletos que vendía el ferrocarril y que ya hace más de quince años se incorporaron a lo que es el transporte automotor, los colectivos, los autos, e incluso el transporte ni siquiera controlado, como las combis que hay recorriendo distintos lugares del país, que ni siquiera son sometidas al control técnico vehicular que deberían pasar.

A esto también hay que agregar el tema del alcohol, como se decía aquí, que no se va a solucionar con sacar los bares y comedores de las rutas, sino haciendo los controles de alcoholemia correspondientes.

Quiero resaltar un trabajo que han hecho muy bien un grupo de padres de la provincia de Córdoba y de mi provincia, Santa Fe, que lo viene haciendo desde hace mucho tiempo, vinculado con los controles de alcoholemia especialmente las noches de los fines de semana. Esto bajó notablemente la muerte entre los jóvenes y habla a las claras de que éste es un problema gravísimo en materia de accidentes de tránsito.

Hay otro problema más grave todavía, que se dio a conocer hace un tiempo y tuvo mucho auge por la televisión, porque lamentablemente una actriz tuvo un accidente al chocar contra una máquina agrícola que estaba transitando las rutas de nuestro país. A esta altura de los tiempos, no pueden estar transitando máquinas cosechadoras o tractores por las rutas a una velocidad de 30 kilómetros por hora cuando hay autos que circulan a 150 kilómetros por hora; incluso muchas de esas máquinas transitan de noche, lo cual es más grave.

Este es otro tema que indudablemente hay que erradicar de las rutas argentinas, ya que estas máquinas deben circular durante el día y sobre los carretones correspondientes, para que no vuelvan a ocurrir este tipo de accidentes.

No hablemos tampoco del cruce de las rutas, de los problemas que tenemos incluso entre provincias, de la señalización, y menos aún de aque-

llos que se roban las cartelerías de las rutas y que muchas veces dejan curvas y lugares muy peligrosos sin los indicadores correspondientes.

Este es un tema que no podemos agotar con esta ley. A través del tiempo debemos seguir discutiendo cómo mejoramos entre las provincias, los municipios y la Nación esta situación que vive el país y que nos cuesta todos los años una ciudad entera de muertos. Hablamos aquí de 8 mil muertos, contabilizando aquellos que mueren en accidentes de tránsito hasta treinta días después de ocurridos. No hacemos como en los Estados Unidos, donde los muertos por accidentes de tránsito se contabilizan aun un año después de haber ocurrido el hecho; de esa forma cambia notablemente la cantidad de muertos en las estadísticas.

Esto se agrava cuando vemos el trato que muchos medios de comunicación asignan a estos casos; parece que los accidentes en los que no hay muertos no interesan. Es un camino importante el que debemos recorrer y lo debemos hacer entre todos.

Tenemos que estar convencidos de que esto es una parte de la solución ya que no resuelve el problema íntegramente.

Sra. Presidenta (Bayonzo). — Tiene la palabra la señora diputada por Santiago del Estero.

Sra. Velarde. — Señora presidenta: en atención a lo extenso de la jornada y en homenaje al tiempo transcurrido voy a pedir autorización para insertar mi discurso.

Sin embargo, quiero señalar muy brevemente dos cuestiones fundamentales. En primer lugar, quiero recordar que en este recinto se ha hablado del fracaso de experiencias anteriores. Intentamos que el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo constituye un importante paso positivo para mejorar la seguridad vial.

Es cierto que hubo experiencias anteriores. En 1994, se sancionó la ley nacional 24.449, de tránsito y transporte, que será actualizada y modificada por la norma que estamos considerando. Sin embargo, hay una diferencia fundamental y de esta forma voy a contestar lo referido al fracaso de experiencias anteriores.

La ley actualmente vigente fue sancionada unilateralmente por el Congreso de la Nación sin el acuerdo previo de las provincias. Buenos Aires y Córdoba, por ejemplo, no la ratificaron con posterioridad. En consecuencia, no fue una

ley mala, sino que no tuvo aplicación práctica por falta de consenso.

En cambio, la reforma que propiciamos reconoce en su génesis un marco de acuerdo federal previo que ha sido suscrito por casi la totalidad de las provincias argentinas y que este Congreso ha ratificado. En consecuencia, esta norma, que a diferencia de experiencias anteriores nace del consenso, abre una expectativa esperanzadora de poder —con el acuerdo de las provincias y el trabajo conjunto en una materia de amplia competencia local— mejorar la seguridad vial y combatir el flagelo de la siniestralidad en ese ámbito.

Para terminar deseo hacer una segunda reflexión. Se ha mencionado la cuestión de la infraestructura, e incluso en algún momento se dijo que debería estar contemplada en esta ley de seguridad vial. Deseo aclarar que el trípode de la seguridad vial: ingeniería, educación y cumplimiento coactivo de la norma es universal; no lo ha elaborado ningún partido político.

Reconocemos la necesidad de trabajar en forma conjunta estos tres aspectos del trípode de la seguridad. Por eso, aceptamos que esta norma constituye un paso positivo para mejorar la situación actual, pero al mismo tiempo planteamos que no es la solución integral al problema de la seguridad vial.

Sostenemos que no se puede gobernar sin solucionar los problemas de la gente, y este gobierno ha demostrado su voluntad y su vocación de cumplir con ese objetivo. A este gobierno le va bien porque atiende las necesidades de la gente.

Hoy, estamos dando un importante primer paso y seguiremos trabajando en la cuestión de la infraestructura para integrar el trípode universal de la seguridad vial, que tanto se ha mencionado aquí, con el compromiso de siempre: trabajar por una Argentina grande, con un pueblo que pueda vivir bien, con dignidad.

Reitero que ése es nuestro compromiso de siempre; hoy lo ratificamos, y por eso apoyamos y avanzamos con la sanción de este proyecto de ley. *(Aplausos.)*

Sra. Presidenta (Bayonzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Barrios. — Señora presidenta: en razón de lo avanzado del desarrollo de la sesión, bre-

vemente haré algunas consideraciones sobre el tema en tratamiento.

Tiempo atrás expresamos nuestra preocupación en relación con esta cuestión y solicitamos que el Poder Ejecutivo incluyera en el temario de la convocatoria a sesiones extraordinarias la declaración de la emergencia vial. Tal solicitud incluía diversos conceptos: coordinación, ejecución y sistematización de la legislación vial vigente tendiente a brindar protección inmediata de los usuarios de la vía pública; incrementar la actividad de educación vial formal y no formal; la necesidad de contar con un plan de infraestructura vial que incorpore a las empresas concesionarias de corredores viales, organismos nacionales, provinciales y municipales competentes, tendiente a la obtención de vías de circulación, intersecciones y cruces peatonales seguros; desarrollar medios que hagan posible un control uniforme, continuo y adecuado de la observancia de las normas de circulación por las autoridades competentes, sancionando de manera uniforme, rápida y proporcionada a los posibles infractores, especialmente en cuanto refiere al cumplimiento de las cargas horarias y legales de los trabajadores del volante; incrementar la divulgación acerca de la prevención de lesiones por causa del tránsito como una cuestión importante de salud pública; sistematizar la información y estadísticas de siniestros, infracciones y tramos de rutas con mayor cantidad de accidentes de tránsito; compartir con los organismos competentes en materia de seguridad vial información de carácter técnico y estadístico que facilite una mayor comprensión de las causas de los accidentes, de las lesiones por ellos ocasionadas y de la eficacia de las medidas preventivas y paliativas.

El texto que hoy estamos considerando aborda en gran medida este problema. Por eso decimos que no son los titulares de los medios de comunicación los que nos llevan a coincidir en el tratamiento de este tema, sino una profunda y verdadera voluntad de modificar la actual situación.

Quisiera citar índices de siniestralidad y mortalidad proporcionados por ONG que trabajan de manera continua en esta problemática. Sobre una muestra de 1.169 conductores partícipes de siniestros viales, 474 fallecieron en forma inmediata. De esa cantidad, 206, el 43 por ciento,

eran menores de 30 años; 131, el 28 por ciento, tenía entre 31 y 45 años; 91, el 19 por ciento, tenía entre 46 y 60 años, y 46 conductores, el 10 por ciento, eran de más de 60 años. Por eso, entendemos que la creación de una agencia y la posibilidad de tener una política nacional sobre el tema constituyen un hecho auspicioso y necesario. Esperamos contar a futuro con estadísticas oficiales ciertas y de validez nacional sobre la magnitud y localización de este flagelo que constituyen los siniestros viales.

Como muy bien lo explicaba la presidenta de la Comisión de Transportes cuando actuó como miembro informante, a nadie escapa que en este tema debemos tener en cuenta a las personas, el parque automotor y la infraestructura vial. Todas estas cuestiones han sido consideradas en forma abundante durante el transcurso de esta sesión, pero creemos que también existe un factor fundamental, que es el Estado. El resultado de las políticas aplicadas en la década del 90 nos hizo retroceder absolutamente en el plano de la infraestructura vial. En esa época las rutas se privatizaron y lo recaudado por las casillas de peaje no se tradujo en construcción de más y mejor infraestructura vial y mejores controles.

Este debate es muy importante porque durante este año, particularmente en el mes de octubre, vence el plazo de muchas de las concesiones viales, y el Parlamento argentino deberá expresar su posición al respecto.

Me parece importante rescatar del proyecto la creación de un registro nacional, la elaboración de un mapa de riesgo vial, la creación de un observatorio de seguridad vial, la prohibición del expendio de alcohol en las rutas y, entendemos también, la prohibición de la publicidad a la vera de las rutas.

Otro aspecto a destacar es la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pero nosotros consideramos que debe contar con financiamiento del presupuesto nacional. Esto constituiría una importante señal hacia la sociedad de que el Estado asume un nuevo rol y de que el financiamiento no sale de un nuevo impuesto a los ciudadanos.

Finalmente, quiero expresar que en razón de estas consideraciones generales adelanto el voto afirmativo en general. En oportunidad de la consideración en particular mencionaremos las modificaciones que proponemos.

Sra. Presidenta (Bayonzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Santiago del Estero.

Sr. Oliva. — Señora presidenta: en razón de lo avanzado de la hora solicito autorización para insertar mi discurso.

Asimismo, adelanto que desde mi bloque vamos a acompañar el presente proyecto en oportunidad de su votación en general.

Sra. Presidenta (Bayonzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

Sr. García Hamilton. — Señora presidenta: mi bloque ya ha expresado que va a votar este proyecto por la afirmativa porque constituye un avance en materia de educación vial. Si bien no es muy importante, es un avance al fin.

Asimismo, es una mejora significativa en lo que respecta a la coacción, castigo y penalización. Sin embargo, coincidimos con muchos bloques en que esta iniciativa no toca la tercera pata, que es la infraestructura vial.

Por lo tanto, trataré de explicar por qué a mi juicio este proyecto va a tener un gran efecto político, escenográfico y de maquillaje. Aliviará la conciencia de muchos de nosotros pero no servirá para solucionar los problemas de fondo, que son los choques frontales. De cien muertos por accidentes viales, 66 son por choques frontales.

Una vez le preguntaron al gran corredor de autos Luis di Palma si no tenía miedo de correr en el autódromo a más de 200 kilómetros por hora. Y respondió: "No, no tengo miedo. ¿Saben por qué? Porque vamos todos hacia el mismo lado". Y lo mismo ocurre en la Fórmula 1: corren al doble de esa velocidad y hace catorce años que no hay un muerto en un accidente. El último muerto fue Ayrton Senna en 1994. Nosotros tenemos unas rutas cuya red troncal se diseñó en 1930, durante la llamada década infame, donde después del golpe de Uriburu gobernó lo que se llamó "la concordancia", con una parte de nuestro partido, el radicalismo antipersonalista, los socialistas independientes y los conservadores agrupados en el Partido Demócrata Nacional.

Se elabora la red vial, que es una parte pequeña de toda la red de caminos, que viene desde la colonia, en una época en la que no había 300 mil vehículos en el país. Hoy tenemos 8 millones de vehículos y esa red no progresó demasiado.

En la década del 30, el ciento por ciento de las cargas las llevaban los ferrocarriles. Hoy, el 87 por ciento de las cargas, como ya se ha dicho, se lleva por rutas.

Entonces, hasta que no eliminemos el riesgo del choque frontal no disminuirá mucho la cifra de siniestralidad que tenemos.

¿Dónde hay que poner la acción? ¿Por qué la autopista elimina los grandes riesgos? Escuché decir a varios señores diputados que había que poner mayores carteles que indiquen que hay curva o banquina peligrosa.

Un gran ingeniero vial, el ingeniero Pascual Palazzo, profesor de la UBA y cuyo nombre lleva la autopista Panamericana, enseñaba a sus alumnos que la mejor ruta es la que no tiene ningún cartel porque todos los peligros fueron eliminados por los ingenieros viales.

La autopista elimina la banquina, pavimentándola. No puede haber salida de la banquina con el riesgo del vuelco. Las curvas peligrosas las eliminan los ingenieros dándoles distinto peralte y distintos ángulos. En la Argentina no vamos a solucionar el problema mientras no resolvamos el problema de la infraestructura vial.

Por eso, vamos a votar esta ley, la vamos a acompañar, y pienso que el voto debe ir acompañado también por un espíritu. Ya hay proyectos de una red nacional de autopista. Lo explicaron tanto el señor diputado Pinedo como otros señores diputados.

La inversión pública no está solucionando el problema de las autopistas. Tenemos que juntarnos todos los miembros de las distintas bancadas para tratar de votar cualquiera de los proyectos que vienen del Senado por una red nacional de autopistas. Será la única solución capaz de reducir la cifra de muertos.

En la Argentina, con los habitantes y con los vehículos que tenemos, si alguien va de contramano por una calle de una ciudad, seguramente será parado y le pondrán una multa. Sin embargo, es legal sobrepasar en una ruta a contramano el vehículo que va delante.

Se puede viajar en micro, como dicen en Buenos Aires, aunque nunca entendí por qué a los vehículos de larga distancia les dicen micro, cuando en realidad son macro, es decir, son grandes. Quizás se los denomine así porque hicimos todo mal en tránsito y todo lo indicamos al revés.

Cuando hay un ciclista en la ruta, el ómnibus de larga distancia se desplaza ocupando toda la calzada para avanzar sobre un ciclista. Resulta sorprendente que tengamos 8 mil muertos por año porque la cifra tendría que ser superior, si no fuera por la habilidad conductiva o por la maña que se da el chofer. La realidad es que tendría que haber más muertos con las rutas de doble mano.

Quiero aclarar que soy el único diputado por la provincia de Tucumán que pertenece a la oposición. Hay ocho distinguidos señores diputados del oficialismo. Anteayer, me reuní con el gobernador, que pertenece al Frente para la Victoria, para ver qué se podía hacer en este tema de la siniestralidad. Hay varios proyectos y se están haciendo obras en mi provincia, afortunadamente.

Son todas rutas complementarias. Prácticamente no hay avances en autopistas, salvo que se va a completar un tramo de la ruta 38, llamada "la ruta de la muerte". Tenemos que juntarnos todos los partidos para tratar de votar un plan nacional de autopistas. Mientras tanto estaremos engañando a los pueblos y nos estaremos engañando a nosotros mismos.

En Tucumán, en la ruta 9 hace un tiempo murieron dos nietos de vicegobernadores en el mismo coche, un nieto de un vicegobernador peronista del año 73, Dardo Molina, que después fue desaparecido por la dictadura militar, y un nieto de Guillermo Curia, que fue vicegobernador de gobiernos radicales anteriores. Me honré con la amistad de ambos políticos.

Quizás el homenaje que podemos hacer quienes tenemos muertos queridos en las rutas es aprobar este proyecto de ley con conciencia de que no hay una solución de fondo. Deberíamos reunirnos cuanto antes para tratar de aprobar un plan nacional de autopistas. Los Estados Unidos lo hicieron en 1953, con un proyecto del senador Gore —padre de Al Gore—; Europa lo hizo posteriormente; hasta 1960 nosotros avanzábamos, estábamos delante de la mayoría de los países europeos, particularmente de España, en materia de autopistas, y hoy estamos detrás en caminos, en infraestructura vial. Tal vez el mejor homenaje que todos los políticos podríamos hacer —diputados y senadores— sería reunirnos pronto para sancionar alguno de los planes nacionales de autopistas. Ese va a ser el mejor homenaje a quienes murieron y a sus fa-

miliares. Va a ser el mejor homenaje para nuestro país, que perteneció al primer mundo incluso en caminos y hoy está en el tercero, porque hemos vuelto a ser ricos en algunos aspectos pero tenemos infraestructura de país pobre. Será el mejor homenaje para procurar que nuestro país avance en un terreno donde estuvimos en el primer nivel, para que volvamos a tener las rutas que exige nuestra seguridad y el país con el desarrollo que todos esperamos. (Aplausos.)

Sra. Presidenta (Bayonzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Solá. — Señora presidenta: brevemente quisiera aportar mi experiencia como gobernador en una provincia signada fuertemente por esta problemática y que ha visto crecer durante esos años la economía pero también la tasa de accidentes, sobre todo, de accidentes mortales.

En primer lugar, quiero manifestar que la Organización Mundial de la Salud en conjunto con la Organización Panamericana de la Salud ha establecido rotundamente en un documento muy importante y profundo, entre otras conclusiones, que tiene que haber una y sólo una agencia o institución en una Nación, que consolide, centralice y articule todas las decisiones en materia de prevención, sanción y demás cuestiones relativas a la seguridad vial.

Incluso, es imposible hacerlo solamente a través de un acuerdo entre gobernadores como el que se ha firmado y ha sido avalado por esta Cámara. No basta con eso. La presencia de los gobernadores ha sido absolutamente fundamental desde el punto de vista del reconocimiento de la prioridad del problema, pero no basta con eso.

El principal problema que tenemos enfrente no es dar cuenta de lo no hecho, como se decía aquí, sino darse cuenta de que para llegar a este punto además de acumularse la cantidad de tragedias que se ha acumulado tiene que haberse creado también una conciencia —que creo que está presente cada vez en mayor medida en la comunidad— sobre cuál es el rol que tenemos que dar al problema, y sobre todo, cuál es su gravedad, porque es algo que aterroriza a los argentinos. Somos nosotros los que tenemos los accidentes, no los otros.

— Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo Alfredo Fellner.

Sr. Solá. — Sin embargo, como ya se ha dicho hace pocos días en un acto, el 80 por ciento de los argentinos cree que maneja bien; el 80 por ciento de los argentinos cree que los demás manejan mal. Lo más difícil de todo es articular entre municipios, provincias y Nación. Esa sola construcción requiere de varios años de trabajo conjunto; es decir, no es una cuestión de apretar un botón y listo. No es algo fácil de criticar; es algo difícil de hacer.

Debemos lograr lo siguiente: construir una sola licencia y un solo registro de infractores; tener en red la información actualizada y en tiempo real sobre quién es quién y cuál es el nivel de su manejo y la cantidad de infracciones que ha cometido; tener una normativa común; conseguir que las Legislaturas provinciales y los Concejos Deliberantes aprueben esa normativa y la adapten a sus circunstancias; que lo que ocurra en los corredores nacionales, que en estos años han tenido un desarrollo muy superior al de los diez años anteriores por lo menos —me refiero a las rutas nacionales que tienen como punto de partida la Ciudad Autónoma de Buenos Aires—, y lo que marca este proyecto de ley de la agencia para los corredores nacionales ocurra también en las rutas provinciales, y aun más en los caminos vecinales.

Por supuesto que no va a ser sencillo. Como dije, serán necesarios varios años de trabajo, y muchos años de trabajo que tienen un sentido enorme porque es el trabajo de los argentinos que se dan cuenta de que se mueven de una manera parecida a la del infierno y que si no toman una conciencia absoluta de que hay que terminar con esto nos encontraremos con cuestiones peores.

Por supuesto que hay un triángulo de infraestructura del estado o movilidad de los automóviles, de la problemática de las cargas y de conductas y normas. Y al decir conductas y normas también hablamos de sanciones y controles. Pero me parece que este proyecto de ley hoy se ocupa de todos esos temas.

No es cierto que no se haya invertido mucho en rutas en la Nación Argentina. Yo fui durante seis años gobernador de la provincia de Buenos Aires. En los dos primeros años no pude hacer obra pública como debía mínimamente, por lo menos para solventar la amortización de la infraestructura vial, pero después se empezaron

a hacer y mejorar rutas, tanto provinciales como nacionales; algunas por decisión de la Nación en consulta con los gobernadores, y otras provinciales también por decisión de la Nación en consulta con los gobernadores.

Cualquier elemento de comparación que se use entre la obra pública vial en los últimos cinco años y el período que quieran tomar para atrás es negativo para los que quieren hacer de esto una crítica al gobierno. Es cierto que hace ya tiempo se firmó un acuerdo que después terminamos votando aquí y que el tema viene retrasado; pero viene retrasado porque —reitero— la construcción de esto no es sencilla.

Gobernar el crecimiento de una economía que no puede galopar al mismo tiempo que el crecimiento de la infraestructura —porque indudablemente va más rápido el movimiento económico que la generación de infraestructura capaz de soportarlo— tampoco es sencillo.

Por eso, pido que el esfuerzo se concentre en la coordinación de lo que hoy parece sencillo de decir pero que va a ser muy difícil de implementar: que sea tan difícil en la Puna como en Ushuaia, así como en un municipio del conurbano, en Mendoza o donde fuere, obtener la licencia de conductor; que las normas y exigencias sean las mismas; que tengamos un registro definitivo donde estén todos los argentinos que tengan licencia de conductor y que las formas de control, más allá de las que se decidan para las rutas nacionales o los corredores viales —como se quieran llamar— también sean unificadas. O sea, que seamos uno solo a la hora de actuar. Si no hacemos esto, si no ponemos esto delante de las pequeñas y grandes historias y de las pequeñas y grandes broncas, es decir, si no atendemos las deudas que la oposición dice que el gobierno supuestamente tiene con la gente, no vamos a lograr que la Argentina deje de ser un lugar donde se desprecia al otro. Ello se demuestra arriba de un auto, porque es más fácil hacerlo desde allí que en la vereda contra otro peatón.

En las calles también hay una expresión clara de las diferencias sociales de la Argentina. Esto no es fácil de resolver, porque no podemos decir de un plumazo que los automóviles antiguos —que suelen estar en peor estado— deben dejar de circular.

En general, los accidentes ocurren porque alquien va a muy baja velocidad y se encuentra

con alguien que va a muy alta velocidad. Existen los dos problemas. En la mayoría de las rutas en las que hay manos de ida y de vuelta se producen choques frontales cuando un camión que circula a 60 kilómetros por hora acumula atrás una cola de dos o tres kilómetros de automóviles, desesperados por pasarlo. Esta es la realidad de nuestras rutas.

Entonces, se deberán tomar decisiones sobre muchísimas cuestiones que se vinculan con lo social y con las costumbres, a fin de incorporar esta cuestión como un cambio de conducta de los argentinos. El desafío es enorme.

Me congratulo de que este proyecto de ley tenga consenso, más allá de todas las inquietudes e interrogantes que pueda generar. Estamos empezando por algo positivo. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por el Chaco.

Sr. Ulrich. — Señor presidente: como integrante del bloque de la Unión Cívica Radical comparto lo que han dicho los diputados de mi bancada que me precedieron en el uso de la palabra.

Al igual que cada uno de los integrantes de los distintos bloques de la Cámara me preocupa el tema de los accidentes que se producen día a día en la Argentina. Es importante que hoy discutamos en el Congreso de la Nación la posibilidad de hacer algún aporte.

Creemos que este proyecto de ley es insuficiente, pero también pensamos que presenta algunos aspectos positivos, favorables, por lo que lo vamos a acompañar en general, señalando nuestras disidencias en particular.

Nos habría parecido mejor abrir más el debate en la propia comisión, convocando a los distintos sectores: las universidades, los transportistas y los usuarios, a fin de incorporar cualquier agregado que se pudiera hacer a este proyecto para mejorarlo.

De todos modos, creo que estamos en el camino correcto, aunque no vamos a encontrar una solución de fondo al problema. La problemática actual de tránsito excede los alcances de esta iniciativa. Coincido bastante con el diputado Hamilton, que me precedió en el uso de la palabra, en cuanto que debemos tener muy en cuenta el problema de la infraestructura para resolver el problema de fondo.

Hablando a título personal, como diputado de la provincia del Chaco y del Norte, quiero señalar que la miembro informante de la Comisión de Transportes, el gobernador de la provincia y el diputado Solá han manifestado que se ha invertido en obras públicas viales.

Creo que ello es cierto, pero no me parece que se lo haya hecho correctamente, porque existe mucha inequidad. No quiero que se enojen los diputados de Santa Fe, pero parece que todos en la intimidad seguimos con el país central. Parecería que el gran país está constituido por la Pampa Húmeda, a la que ahora se incorporaría el Sur.

Quiero decir que tenemos muchos inconvenientes en nuestra zona y en toda la provincia del Chaco. Recordaba recién con la diputada Bayonzo que la única obra vial importante en los últimos cuarenta y cuatro años en nuestra provincia ha sido el puente Chaco-Corrientes, llevada a cabo en 1973 durante la época de la dictadura del presidente Lanusse.

Creo que vamos a resolver los problemas de fondo cuando solucionemos los de infraestructura. ¿Dónde terminan las autopistas y las autovías? En Santa Fe. ¿Dónde termina la hidrovía? En Santa Fe. ¿Dónde terminará supuestamente el tren bala? En Rosario. Esto no hace bien a la integración del país ni a la Nación federal que conformamos todos los argentinos; por lo tanto, debemos corregir esa situación.

Créame, no hago imputaciones. Entiendo que existe una responsabilidad política y todos tenemos una concepción centralista. Fijense que lo mismo ocurrió en la época de Alfonsín, en la de Menem y en la de Duhalde. ¿Qué mejor ejemplo que el del puente Chaco-Corrientes, que se construyó hace más de cuarenta años?

Necesitamos la autopista Santa Fe-Resistencia, porque el tránsito en esa zona es muy importante. Si hubiese autopista, seguramente no habría ocurrido el terrible accidente que sufrieron los chicos del Colegio Ecos, en Margarita; por lo tanto, necesitamos esa autopista, y además, una mirada especial como provincia marginal, al igual que la mayor parte de las provincias del Norte.

Mirando el presupuesto advertí que está prevista una diversidad de obras en distintas regiones, pero en ningún caso se trata de rutas troncales de importancia. La ruta 11 es fundamental,

al igual que la 16, que va de Resistencia a Salta: una ruta bioceánica, pues une los océanos Pacífico y Atlántico. Esa ruta hace por lo menos diez años que está en proceso de reparación. Quienes hacemos política y necesitamos transitar por allí, demoramos cuatro horas en hacer cien kilómetros. Esto es inconcebible.

El proyecto de ley constituye un avance, y lo acompañaremos a pesar de nuestra disidencia, de cualquier manera, no resuelve totalmente el problema.

Tampoco debemos olvidar, desde el marco de un trabajo integral respecto de la situación vial, el tema del Ferrocarril General Belgrano. Si hubiésemos tenido en funcionamiento ese ferrocarril y la hidrovía, frente al problema en Barranquera hubiera sido otra la situación. Tenemos que apuntar a la solución de estos problemas para facilitar el transporte de los granos del NOA y del NEA, abaratando costos a los productores y permitiéndoles así ganar un poco más de dinero.

De todas maneras tengo dudas respecto de esto porque el consorcio del Ferrocarril General Belgrano —comúnmente llamado Belgrano Cargas— está integrado por Moyano, quien no creo que tenga intenciones de competir con su propio gremio. Entonces, debemos analizar esto.

Comparto mucho las expresiones del señor diputado García Hamilton en relación con la infraestructura: ésta es básica. Es decir que el despacho tiene algunos aspectos favorables pero hay que asociarlo con un plan de estructura integral, sin que oficialismo y oposición saquen tajada política de esto. Se trata de una política de Estado que interesa a todos los argentinos. Este es un problema realmente complejo y por eso debemos tratarlo como una política de Estado. Para ello necesitamos de políticas integrales que nos permitan a mediano y largo plazo afrontar definitivamente la solución de esta situación que nos aqueja y preocupa tanto a los argentinos.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. Martín. — Señor presidente: voy a aprovechar la oportunidad que se me brinda para machacar, por decirlo de alguna manera, sobre algunas cuestiones a fin de que logremos revertir algunos rumbos en nuestro país.

Si muchos de los comprovincianos santafesinos hubieran sabido que íbamos a tratar estas cuestiones en la Cámara, hubiesen dicho que por más que sancionáramos tres tomos de leyes sobre seguridad vial no alcanzarían para contener el grave problema que estamos padeciendo.

Tal vez preguntarían, por ejemplo, lo siguiente: señores y señoras autoridades de la Nación, ¿qué pasa con la ruta 33, que une la ciudad de Rosario con Rufino para lo cual hace años que se tramita la construcción de una autovía y no puede concretarse? ¿Qué sucede con la autovía de la ruta 34, que pasa por Rafaela y que hace años que viene planificándose y no puede concretarse? ¿Qué pasa con la ruta 11, que atraviesa los pueblos entre Santa Fe y San Javier, cuyas curvas con ángulos de noventa grados aún no pudieron ser rectificadas, como lo afirmó el señor diputado García Hamilton? ¿Qué sucede con la autopista de la ruta 9, que en un lapso mayor a diez años sólo pudo concretarse en un tramo de treinta kilómetros desde la ciudad de Rosario a Carcarañá? ¿Cuánto sacrificio cuesta hacer esa ruta?

Podrían preguntarse, por ejemplo, qué pasa con los recursos que se asignan a nuestra provincia y que apenas alcanzan los cientos de millones de pesos —como se ha dicho aquí—, cuando en concepto de retención aportó 4.700 millones de dólares entre los años 2000 y 2006, de acuerdo con informes de la Fundación Libertad, y según datos del registro de la aduana de Rosario, 8.900 millones de dólares entre 2003 y 2007.

Indiscutiblemente, los ciudadanos de nuestra provincia formularían todas estas inquietudes a las autoridades de la Nación aquí presentes.

Por otro lado, quiero aclarar al colega de la provincia del Chaco que la causa de sus preocupaciones no está en nuestros comprovincianos sino en las erróneas políticas de distribución de ingresos del país en materia de rutas, ferrocarriles y muchas otras cuestiones económicas de nuestro país.

El otro aspecto central, además del tema de la distribución, es la falta de una ley de coparticipación, que también quiero machacar que hay que abordar, que nos permita transparencia, previsibilidad, para saber a qué tenemos que atenernos, y que nos permita proyectar y controlar la inversión de los fondos.

Además, en materia de sistema vial, hay una cuestión esencial a la que hay que apuntar. El sistema no debe basarse en tratar de controlar el error humano, como se dijo, o las consecuencias del error humano. El sistema debe impedir que el error humano se produzca, debe impedir las consecuencias catastróficas de los errores humanos.

Porque no podemos hablar de error humano cuando vemos en un parador o en una estación de servicio en la ruta que en las góndolas hay junto a los yogures *tetrabriks* con vino; están en exposición y se venden. Pero hay que ser honestos, no en todas las estaciones de servicio, no en todos los paradores sucede esto, porque en algunos hay autocontrol y son responsables socialmente en su conducta comercial.

No podemos hablar del error humano en casos como los de la ruta 11. La ruta tiene un ancho determinado y abruptamente se achica, como les comentaba el diputado Zancada, que es del Norte de la provincia, para atravesar un puente. No podemos hablar en este caso de error humano, sino de trampa mortal.

También podemos hablar de trampa mortal cuando hay cruces al mismo nivel del ferrocarril y de las vías automotrices. Tampoco podemos hablar de error humano cuando coexisten circulando micros de doble piso a más de 100 kilómetros por hora con camiones que transportan varias toneladas de cereal, junto a automóviles, en rutas muy angostas de doble mano.

La gente demanda de las autoridades de la Nación que se impida que se sigan produciendo estos errores humanos. Por lo tanto, si bien adelante mi voto afirmativo a este proyecto de ley, que creo que es un avance porque es positivo lo que se ha señalado de lograr armonizar a las distintas provincias en este convenio que se ratifica, creo que hay que avanzar mucho más.

Considero que éste es un llamado de atención sobre un problema que la gente necesariamente reclama que sea solucionado en breve plazo en nuestro país.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Lanceta. — Señor presidente: voy a tratar de ser breve, pero no puedo dejar de decir algunas cosas que según mi íntima y honesta convicción deben ser planteadas.

Por supuesto, coincido con la posición de mi bancada de acompañar en general esta norma, pero debo decir en primer lugar que normar sobre la problemática del tránsito no es la única solución al problema. Está bien que se comience a hacerlo, pero el problema radica en que no sirve la matriz del transporte, tanto aéreo como fluvial, ferroviario y terrestre, público y privado.

Como bien se dijo, se trata de una cuestión de Estado que amerita un tratamiento global. Dado que es una cuestión de Estado, es una cuestión política. El origen de nuestros males es una cuestión básicamente ideológica.

Desde el "consenso de Washington" en adelante, con el achicamiento de la cosa pública y la reducción del Estado, fueron desapareciendo las funciones a su cargo. Podemos citar el caso del ferrocarril; es lo que nos legó la década del 90. Lo mismo ocurrió con los aeropuertos privatizados, y la aerolínea del Estado.

No es casualidad que algunas de las megabras que se hicieron en los últimos años en la Argentina las hayan llevado a cabo gobiernos militares; pero no las hicieron para el ferrocarril sino para el transporte individual de personas.

Durante la década del 90 el neoliberalismo nos culturizó de tal manera que valíamos por lo que teníamos y no por lo que éramos. Se potenció el ego y lo individual al infinito, al igual que la competencia plurindividual.

Tan nociva fue esta influencia desde el punto de vista cultural, que en el achicamiento de lo público del Estado se aseguraba la desaparición de las ideologías, y hasta se llevaban puestos a los partidos políticos. Los tiempos han cambiado y también algunos discursos, pero no así la realidad. El Estado sigue bobo, sigue ausente. Cuando el Estado hoy crea empresas es para que no existan. Tenemos como ejemplo el caso de la aeronavegación.

Tenemos que ser serios al abordar estas cuestiones; tratémoslas como un todo. Está bien que empecemos de este modo, pero mucho me temo, como decía el señor diputado García Hamilton, que sea puro cotillón, de efecto político y nada más.

No es verdad que —como dicen algunos— este gobierno haga todo bien. De esa forma justifican una ley que seguramente es mejor que lo que tenemos, porque realmente en lo que tiene que

ver con los controles la conducta de algunos funcionarios deja mucho que desear. ¿O el OCCOVI, con Uberti, está bárbaro? ¿O la CNRT, con Jaime, funciona también magníficamente? No funcionan los megacontroles, y tampoco los controles menores.

Además, la seguridad no debe ser tratada a nivel de la persona transportada por cualquier medio, sino que debe ser entendida como un todo. La integridad de la persona es la que se debe preservar; la vida y su integridad.

Ese objetivo es amenazado por la inseguridad que hoy azota y avergüenza a la República, y que también tiene que ver con el tránsito. Hay dos vectores que se conjugan en el tema de la seguridad; uno es el del diseño y otro el de los controles.

Podemos mencionar el diseño de las autovías y las colectoras que terminan en embudos en el conurbano del Gran Buenos Aires, donde todos los días se producen asesinatos, crímenes y robos. Hace poco en Ciudadela, por una obra hidráulica inexistente, los autos debían parar y se produjeron allí varias decenas de robos y de heridos. La deficiencia de la infraestructura vial, en este caso hídrica, hizo que el tránsito colapsara y se produjeran los robos.

Este tema debe ser tratado íntegramente porque de lo contrario no tiene solución. Pongamos las barbas en remojo y al Estado en actividad; hagamos que el Estado esté vivo.

Es cierto que estamos en una situación económica buena; el Estado lo está y también algunos funcionarios, pero la verdad es que no se despara el vaso ninguna gota importante. Entonces, pongámonos las pilas y hagamos las cosas con seriedad.

El ex gobernador Solá sostuvo recién que hizo algunos kilómetros de ruta en nuestra provincia. El pobre no pudo hacer demasiado si sólo tuvo 1.239 millones de pesos para obras de infraestructura mientras que el año pasado Santa Cruz proyectó 158 millones y ejecutó 772 millones de pesos. Si comparamos Santa Cruz con Buenos Aires observamos que en la primera hubo 38 muertos por accidentes de tránsito y en nuestra provincia 3.134. ¡Vaya desproporción en materia de infraestructura!

Si existen estas inequidades no hay ley que pueda transformar algo. La realidad no se modifica por una norma sino con decisiones y convic-

ciones políticas. Por supuesto que se requieren leyes, pero que sean legítimas y para ello deben ser entendidas y aprendidas por la sociedad.

¿Cómo nos creará la sociedad si le mostramos la obscenidad de un tren bala que costará más de 3 mil millones de dólares, aunque en rigor dicen que superará los 6 mil millones de la misma moneda? Si se hubiera construido un túnel —que no sé cuánto cuesta— en la zona de Dolores donde días atrás ocurrió el accidente, se hubieran salvado muchas vidas.

Se habla de la integridad del ser humano, pero no debemos adicionarle padecimientos a los que ya conlleva la vida. No nos vamos a seguir tirando con muertos. Sin embargo, no puedo obviar mencionar lo denigrados que se sienten nuestros compatriotas del conurbano que en el ex Ferrocarril Sarmiento viajan arriba de los techos para poder llegar a sus trabajos, como tampoco los vejámenes a los que son sometidos hombres, mujeres y niños que viajan durante horas para poder prestar sus servicios. Todos ellos son trabajadores, docentes, profesionales de nuestro pueblo.

¿No es una obscenidad mostrarles una inversión, entre comillas, de un tren bala? ¿No es una barbaridad que, como ya se señaló en este debate, se siga depositando en el transporte de camiones el 90 por ciento de la carga de este país? Tampoco es casualidad que Moyano sea el titular del sindicato que agrupa a los camioneros.

No hay política de Estado si no nos sentamos todos a trabajar en conjunto. No importa cuántos diputados tiene el Frente para la Victoria y cuántos la oposición. Tenemos un compromiso de sangre con nuestro pueblo y debemos cumplirlo. En esto no sólo le va la vida a la gente que muere en un accidente, también tiene relación con la calidad de vida del ciudadano argentino. Los magros salarios de muchos de nuestros trabajadores tienen que ser invertidos en transportes alternativos a los públicos porque no pueden acceder a ellos.

¿Se van a seguir escondiendo 26 mil millones de pesos que está previsto que no pasen por el control presupuestario de esta Cámara en el sistema de cooptación política o los vamos a invertir en infraestructura para cambiar la realidad de la sociedad argentina en materia de transporte? ¿Vamos a dejar de pertenecer a la

ideología del neoliberalismo de los 90 en serio o vamos a hacer el discurso por izquierda y nos vamos a bajar por derecha?

Solucionaremos de una vez por todas estos temas trabajando todos en común, y no me refiero sólo a los políticos y los partidos políticos pues este tema es multidisciplinario. Debemos recurrir a las universidades. Los últimos ingenieros argentinos con posgrado en ferrocarriles están en el exterior trabajando para multinacionales. Tenemos que rescatar esa materia gris y ponerla a trabajar en un proyecto con una matriz definitivamente distinta a la que tenemos.

Sr. Presidente (Fellner). – La Presidencia solicita al señor diputado por Buenos Aires que redondee su exposición pues su término se ha vencido con amplitud.

Sr. Lanceta. – Señor presidente: en atención a lo avanzado de la hora, con lo antedicho doy por finalizada mi exposición, aunque debo agregar que en varios aspectos de la política nacional nos hace falta lo mismo y con idéntico criterio, como por ejemplo en el tema de la energía. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Katz. – Señor presidente: hace unos instantes una señora diputada se preguntaba qué pensaría la gente si estuviera participando aquí de esta sesión. En verdad a esta altura del debate prefiero no imaginarlo y sólo quiero recordar que estamos considerando un proyecto por el cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Para ir cerrando la intervención del bloque de la Concertación, reitero que vamos a votar afirmativamente en general y en particular, sencillamente porque creemos que es un muy buen proyecto.

Por supuesto que reconocemos que el problema de la seguridad vial presenta por lo menos dos grandes factores, y que uno de ellos es la infraestructura. ¿Quién si no alguien alejado de toda la realidad puede desconocer que el tema de la infraestructura es una deuda en la República Argentina? Pero hace tiempo que transformé la culpa en responsabilidad, como tantas veces lo conversé con el diputado Solá cuando él era gobernador y yo intendente de la ciudad de Mar del Plata. Existe un déficit, y más que

para buscar culpables yo trabajo para hacerme cargo de los problemas y asumir la responsabilidad de comenzar a resolverlos.

Se han dicho muchas cosas y uno podría hablar muchísimo tiempo sobre cada una de ellas. No vengo a lavar ni a tranquilizar mi conciencia. No estoy aquí tratando de irme a dormir más tranquilo.

Se ha dicho –lo menciono con todo respeto, porque yo no era miembro de la Cámara en ese entonces– que se resolvió que el año 2007 fuera el Año de la Seguridad Vial. Creo que los resultados demuestran que hay cosas que se quedan realmente en la papelería o folletería oficial.

Por supuesto que resulta muy difícil explicar que quien debe mantener afiliados en su sindicato sea el responsable de decidir quién está en condiciones de seguir trabajando y quién no. Pero así como uno de los grandes factores de la inseguridad lo constituyen los problemas de infraestructura, el otro –a mi humilde entender, aún más profundo– está dado por la crisis cultural que sufrimos los argentinos. Es una cuestión de educación.

Cuando decimos que este proyecto es muy bueno es porque pensamos que apunta básicamente a comenzar a trabajar en ese sentido. Se trata de intentar conseguir instrumentos que garanticen la igualdad de todos los argentinos ante la ley y la obligación del apego a las leyes vigentes.

Cuando uno ve aquí que se está hablando de una licencia de conducir única, de una base única de datos, que va a haber *clearing* de infractores en la República Argentina, de provincia a provincia, y cuando uno ve que va a haber un observatorio que actualizará la estadística, debe suponer que si esto se utiliza en el sentido correcto –y en el que creo que todos estamos pensando–, se va a avanzar, lenta y dolorosamente, en el aspecto cultural. Digo lentamente porque los procesos culturales, sobre todo los de construcción, llevan mucho tiempo. Cuando uno quiere demoler una pared se requiere poco tiempo y, sobre todo, poca capacitación. Cualquiera puede hacerlo. Pero para levantar esa pared se necesita no sólo más tiempo sino la capacidad y el conocimiento para hacerlo como corresponde. En todos los órdenes de la vida sucede algo similar. Disculpen el ejemplo que doy, pero soy arquitecto y llevo la carga de mi profesión.

Con nuestra experiencia de gestión local podríamos hablar con autoridad; por ejemplo, del control de la alcoholemia. Lo digo con toda humildad. Los invito a que vean qué ciudad de la República Argentina ha trabajado más mancomunadamente con la Nación y la provincia en los controles efectivos de alcoholemia.

Cuando se cuestiona qué transmitimos a la sociedad al momento de aprobar esta agencia nacional que intenta acercar el cumplimiento estricto e igualitario de la ley en un tema tan sensible y preocupante como éste, me preocupa que comencemos a discutir si las multas son altas y si necesariamente habrá que aplicárselas a unos o a otros. Por supuesto que comparto el proceso como concepto, tal como lo acabo de decir. Si construir llevó tiempo, reconstruir también lo requerirá. No hay cambios automáticos, pero los objetivos deben estar firmes. No habrá espacio ni para el oportunismo ni para la demagogia. No estamos hablando de tiempos que implican un proceso sino del objetivo final.

Si coincidimos en que un auto vetusto es un riesgo no sólo para su conductor sino para terceros, debemos convenir que después, cuando llegue el momento, agotados los tiempos de un proceso, tendremos que mantenernos firmes como sociedad para hacer cumplir esas cosas.

Lo mismo con un auto cero kilómetro importado cuando cometa otro tipo de infracción. Sin dar mayores precisiones, puedo asegurar que, con los controles de alcoholemia, de todos los partidos políticos de todas las provincias argentinas recibíamos llamados de algún allegado cuando secuestrábamos un auto y reteníamos un carné de conductor.

Cuando me refiero al apego y a la igualdad ante la ley, lo hago diciendo que este puede ser un buen instrumento si las cosas funcionan como deben al momento de implementarlo.

Aquí se habló de muchas cosas y no me voy a derivar hacia esas cuestiones. Pero abundan ejemplos de que este eje de la falta de compromiso, que tiene un profundo trasfondo cultural genera incontables muertos y heridos, deudas y perjuicios, de los que no hay retorno, tanto los humanos como los otros, los económicos, para el Estado y para la sociedad argentina.

Me pregunto si Puerto Madero no es tal vez una de las zonas más calificadas en términos urbanísticos de la República Argentina; sin em-

bargo, todos vimos durante una mañana completa un accidente porque un infractor reiterado seguía circulando y volvió a cometer por enésima vez una infracción de tránsito que resultó criminal.

También me pregunto por los dos pobres muertos que vimos ayer en la autopista Riccheri. ¿Acaso no iban circulando por el mismo lado, el camión y el auto? La realidad es que la infraestructura resuelve algunas cosas pero no todas, así como la cuestión cultural puede resolver algunas cosas y no aquellas en las que habrá que invertir más y también, en muchos casos, mejor.

Se conjuga un auto que no está en condiciones, al que de repente se le abre el capó, con un camionero que viene transitando por una autopista, mezclado con autos rápidos porque circula por el carril rápido.

Entiendo que hay que controlar, pero además de eso hay que aplicar lo que estamos votando y lo que establezca la reglamentación. Si no seguiremos con esta hipocresía de decir que intentamos legislar para mejorar la calidad de vida, pero cuando tenemos que asumir el costo, cortito, inicial, de hacerle sentir a nuestros compatriotas que la ley efectivamente se cumple, tal vez priorizamos otras cosas y vamos a fracasar.

Vamos a votar afirmativamente en general y en particular este proyecto de ley porque entendemos que es una muy buena norma para atacar uno de los grandes problemas que hacen al comportamiento de la sociedad argentina, que padece una crisis cultural basada, entre otras cosas, en la desigualdad de la ley por un lado y por el otro en el desapego cotidiano de los argentinos hacia la ley.

Pido que reflexionemos porque nosotros también tenemos una responsabilidad, así como la tiene el ciudadano. Es mayor la nuestra como representantes y pasa por el discurso que les bajamos. No quiero que la Argentina siga siendo frente a un problema una usina de excusas para no cumplir la ley.

No quiero esperar que siga muriendo gente en un paso a nivel, mientras funcionan la barrera, las alarmas y todos los métodos que un paso a nivel de esas características debe tener. No quiero seguir justificando que sería mejor un paso a distinta altura, un túnel o un puente —segundo que sería mejor—, porque mientras tanto tenemos que hacer cumplir esta legislación que es-

tamos sancionando y toda la que esté vigente en nuestro país. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Aguad. — Señor presidente: nosotros también vamos a apoyar la sanción de este proyecto de ley, aunque sin ser tan optimistas como el señor diputado Katz.

He escuchado casi todos los discursos que se han desplegado en este recinto en el día de hoy. Coincido con el ex gobernador de Buenos Aires: quizás el mejor mensaje que nos deje esta ley sea la utopía de que los consensos aún son posibles. Pero los consensos son hijos de las diferencias y dependen de que cada uno ceda en la posición propia.

Es muy probable que si hubiéramos tenido más tiempo para tratar este proyecto de ley hubiéramos tomado alguna otra medida que mejorara la redacción de la iniciativa. Esto es cierto.

Coincido con el diagnóstico que ha hecho el señor diputado García Hamilton en materia de infraestructura. Muchos dicen —y también lo compartimos— que la inseguridad vial tiene que ver con un problema cultural, con la falta de controles, incluyendo el vehicular, etcétera. Pero hay un punto, como casi todos los temas en la Argentina, que tiene que ver con una cuestión de largo plazo y no con el corto plazo, y como ocurre con todas las cuestiones de fondo en nuestro país, no hay ley que por sí sola pueda arreglar los problemas de fondo.

El señor diputado García Hamilton ha dicho que la Argentina tiene la misma infraestructura vial de 1930, razón por la cual este gobierno no puede ser responsable de la falta de infraestructura vial en el país. Quizás podamos achacar a este gobierno que con la cantidad de recursos que tiene no haya empezado a dar el paso necesario para comenzar a solucionar en el mediano y largo plazo los problemas de infraestructura vial que tiene la Argentina. Pero el señor diputado García Hamilton dijo que en la década del 30 la Argentina tenía 300.000 vehículos y que ahora son ocho millones. Obviamente, con la misma infraestructura vial algún problema tenemos que padecer. Lo que hay que decir es que en los años 30 el 85 por ciento de la carga era transportada por la red ferroviaria y que hoy el 90 por ciento de la carga va por vía terrestre, pero también habría que agregar que desde 1930

hasta hoy el PBI aumentó ocho veces, con lo cual ha empeorado la situación de la mercadería y de los ciudadanos que se transportan por las rutas.

Quizás un ejemplo nos lo pueda dar la referencia de la incidencia que tiene la problemática de la infraestructura vial. Si en la vieja ruta 9 ponemos a circular 100.000 autos por día —me refiero a autos modernos que circulan a 150 kilómetros por hora— más el transporte de carga, que avanza a más de 100 kilómetros por hora, tendremos un índice de siniestralidad palpable y comprobable a lo largo del mes. Si ese mismo flujo lo ponemos en una autopista que vaya de Rosario a Córdoba el índice va a ser distinto. Obviamente que la infraestructura es una de las causas más graves de la siniestralidad en la Argentina. Si resolvemos los problemas culturales y la falta de controles y mejoramos el parque automotor y demás, obviamente estos índices no serán tan negativos. Pero si no hay inversión en infraestructura vial no habrá solución al problema: si no hay energía ni inversiones difícilmente podamos solucionar el problema económico de la Argentina. Todas estas soluciones no se pueden hacer de un día para el otro, pero en algún momento habrá que empezar a dar solución a la Argentina.

Mi querido señor presidente: me parece que el desafío es terminar de echarnos las culpas, terminar con esta locura del corto plazo y comenzar a construir por consensos un país diferente. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Pérez (A.). — Señor presidente: trataré de ser breve. Simplemente, quiero agregar algunas consideraciones a lo ya expresado por los señores diputados Zancada, Barrios y Martín, del Partido Socialista, y por la señora diputada Baldata, del interbloque de la Coalición Cívica.

Como ya se ha dicho, nosotros vamos a acompañar este proyecto, y lo hacemos porque manifiesta algunas buenas intenciones. Plantea la necesidad de centralizar los esquemas de control, la necesidad de ir a un registro de licencia único, la necesidad de tener una base de datos única en el país que permita tener estadísticas a nivel nacional, etcétera. Esto nos hace pensar que el proyecto tiene objetivos razonables.

Pero sin perjuicio de ello, debo decir que tene-

mos la sensación de estar corriendo el riesgo de ser casi funcionales a una estrategia casi exclusivamente comunicacional del gobierno para transmitir a la sociedad que afronta un tema cuando en realidad en el medio no hay nada.

Lo cierto es que tengo la sensación de estar viendo una película que ya vi, y la vi casi en la misma época: en febrero de 2006. No es casual que sea en el mes de febrero. Los datos sobre lo que pasa en la Argentina en materia de inseguridad vial y accidentes de tránsito son abrumadores: 8.000 muertes por año, 15.000 lesionados graves por año, y la Argentina es el segundo país en Latinoamérica con mayor cantidad de accidentes de tránsito.

Si bien estos datos los podemos ver durante todo el año, hay un momento en el que se manifiestan con mayor magnitud. Ese momento es el mes de enero, porque es el momento de las vacaciones. En esa época se incrementan los accidentes de tránsito y los medios de comunicación ponen el acento en el tema. Y en ese momento la sociedad también pone en la agenda pública el tema de los accidentes de tránsito.

¿Qué hizo ante esta situación el gobierno en enero de 2006? Anunció un megaplan de seguridad vial. Quiero recordar lo que contenía ese megaplan anunciado por el gobierno en 2006 para demostrar que lo único que hace ahora es replicar la misma receta dos años después, porque lo cierto es que los objetivos de aquel megaplan no se cumplieron. Esto hay que señalarlo.

En aquel momento dijeron que en dos años iban a reducir en el 20 por ciento la accidentología y las muertes por accidentes de tránsito. Pero no solamente no las redujeron sino que en el primer año se incrementaron en el 5 por ciento, y en el segundo año, el 7 por ciento.

¿Qué decía aquel megaplan? Establecía como prioridades el tema de la educación y la promoción de una campaña de difusión en materia de seguridad vial, fundamentalmente orientada a los controles de velocidad, al control de alcohol y drogas, a la utilización del cinturón de seguridad, etcétera. Eso lo anunciaban Néstor Kirchner y Jaime en 2006 y ahora lo reanuncia Randazzo en 2008.

Como dije, los objetivos son los mismos. ¿Qué nos dijeron en el año 2006? Nos dijeron que había que ir a un sistema de estadística nacional con un registro único que permitiera a la ciudadanía

conocer en forma confiable y unificada los niveles de siniestralidad en la Argentina. ¿Qué nos proponen ahora, en el año 2008? Ir a un registro único para que el país tenga estadísticas confiables y certeras.

Pero la verdad es que de 2006 hasta la actualidad pasaron dos años y no hubo absolutamente nada de eso. Esto es así porque el otro problema que tenemos en la Argentina es que el gobierno parece comprometido a romper el termómetro. No sabemos cuál es la inflación porque rompieron el termómetro, es decir, destruyeron el INDEC, y no sabemos concretamente cuáles son las estadísticas en materia de accidentes de tránsito, de muertes, de lesiones graves y cuáles son aquellas zonas con mayor cantidad de accidentes, porque tenemos que remitirnos a las estadísticas de los organismos no gubernamentales dado que el Estado no posee estadísticas ciertas.

Resulta que lo que anunciaron en 2006, de lo cual no hicieron absolutamente nada, lo anuncian ahora en 2008. Dijeron que había que tener un mapa de riesgo, y hoy plantean lo mismo. Dijeron que había que tener una política de educación vial para incorporar en los programas de enseñanza preescolar, primaria y secundaria el tema de la educación vial. ¿Qué nos dicen ahora, en el año 2008? Nos señalan que la educación es un tema central y que, en consecuencia, hay que incorporar programas de educación vial en el nivel primario, secundario y preescolar.

¿Qué nos dijeron como uno de los puntos principales en el año 2006? Que había que acudir a la capacitación de los conductores, fundamentalmente los del transporte público y de carga.

Había un programa vigente en 2006 que era el REFOP. En realidad, es un programa destinado a la capacitación de choferes de transportes de cargas. Ese programa únicamente pone en evidencia la alianza fuerte del gobierno con un sector del transporte.

Dos años después la situación indicaba que ese programa debía cambiarse. Lejos de eso, durante 2006 y 2007 lo único que encontramos son mayores recursos para un programa que la Auditoría General de la Nación había señalado que no funcionaba y que no era transparente.

En el único informe que elaboró sobre el programa, la Auditoría General de la Nación señaló que en el año 2005, cuando se adelantaron 17 millones de pesos al señor Moyano, este último

sólo rindió cuentas por dos millones; es decir que sólo el 12 por ciento de los adelantos del programa fueron rendidos. ¿El gobierno decidió cambiar o mejorar el programa? No, lo potenció y le dio más recursos, y hasta ahora ha demostrado una absoluta ineficiencia.

En 2006, nos dijeron que había que ir a un registro unificado de licencias y a un registro por puntos; hoy, en febrero de 2008, nos dicen que hay que ir a un registro unificado de licencias y a un registro por puntos.

Nosotros no estamos en desacuerdo con los objetivos planteados ni con las buenas intenciones manifestadas en el proyecto. No queremos tener una postura obstruccionista, por lo que vamos a acompañar la iniciativa.

Es un proyecto que anuncia buenas intenciones, pero tengo la sensación personal de que esconde malas intenciones. Me da la sensación de que en 2006 la mala intención era sólo anunciar un plan. Todos los titulares de los diarios del 6 de febrero de 2006 decían: "Hay un plan nacional para evitar las muertes en la Argentina". Seguramente, mañana el gobierno va a lograr su cometido: los titulares de los diarios dirán lo mismo. Tengo la frustrante sensación de que tal vez estemos repitiendo la historia y de que se trate sólo de un anuncio o de una puesta en escena.

De todos modos, esta vez vamos a exigir con mucha más fuerza –al igual que lo hicimos todos estos años– que por una vez se aplique y ejecute lo que en los papeles y proyectos se enuncia que se va a hacer. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rossi (A. O.). – Señor presidente: voy a tratar de ser sintético y de precisar algunas cuestiones que me parecen importantes a la hora de hacer un balance sobre esta extensa sesión.

Quiero transmitir el optimismo y la alegría que tenemos –por decirlo de alguna manera– por esta iniciativa, que consideramos un paso adelante para empezar a desandar el camino de la inseguridad vial y de la situación que hoy tenemos en la Argentina.

Se habló muchísimo acerca del trípode sobre el que están asentadas todas las políticas de seguridad vial en el mundo; pero sobre todo –algunos diputados, más, y otros, menos– se hizo hincapié en la necesidad de ir modificando los

niveles de infraestructura en nuestro país a fin de mejorar las condiciones de seguridad vial.

La verdad que en ese sentido estamos tranquilos con nuestra conciencia, porque durante estos años de gobierno hicimos mucho mediante importantes inversiones que proporcionalmente están siendo ejecutadas en cada una de las provincias. Los números son elocuentes y contundentes, y están a disposición de todos en la Dirección Nacional de Vialidad. Cada uno de nosotros puede acceder a ellos y hacer uso de esa documentación.

Quizá bastaría precisar algunas cuestiones que, a mi juicio, son importantes. No es cierto que respecto de la autopista Rosario-Córdoba sólo esté terminado el tramo hasta Carcarañá, porque también existe un importante tramo entre Córdoba y Villa María. Seguramente se trata de un error o de un olvido de la señora diputada que aludió a este tema.

Hubiese sido bueno recorrer el tramo que ahora está siendo ejecutado, donde prácticamente está concluido el alto del terraplén que constituirá la subbase en el tramo que va de Carcarañá a Armstrong. Lo cierto es que el gobierno nacional ha dado un impulso más que importante a la conclusión de la autopista Rosario-Córdoba, que constituye una de las principales vías de comunicación entre la provincia de Santa Fe y la de Córdoba.

Respecto de ello, me alegra que quienes critican el tren bala no utilicen los mismos argumentos para desalentar la construcción de la autopista Rosario-Córdoba. Digo esto porque he escuchado decir que si no realizáramos la obra del tren bala podríamos construir muchos trenes secundarios para unir distintas localidades de la Argentina. Sobre la base de ese mismo criterio podríamos decir: no hagamos la autopista Rosario-Córdoba y pavimentemos todos los caminos rurales de Córdoba o de Santa Fe. Imaginen qué habría pasado si Sylvestre Begnis y Uranga hubieran sostenido aquel argumento en ocasión de la realización de esa fenomenal obra que es el túnel subfluvial entre Santa Fe y Paraná. Por suerte no pensaron de aquella manera y nos dejaron esa gran obra de infraestructura.

En relación con la provincia de Santa Fe, además, existen dos proyectos de autovía para las rutas 33 y 34 presentados por el sector privado; tales iniciativas están siendo analizadas y estu-

diadas para mejorar esas vías de comunicación.

Quiero referirme a la provincia de Santa Cruz. Saben los señores diputados que uno de los caminos emblemáticos de la República Argentina es la ruta 40, que posee una extensión aproximada de cinco mil kilómetros, mil de los cuales atraviesan Santa Cruz. El monto de inversión pública en dicha provincia fundamentalmente está canalizado hacia la pavimentación de la ruta 40. En los últimos cuatro años de gestión han sido pavimentados 300 kilómetros. Se trata de una obra absolutamente justa y necesaria para lograr un país verdaderamente federal.

A veces nosotros somos magos con la matemática. El señor diputado Katz aludió a su profesión de arquitecto. En general, cuando uno es ingeniero también tiene un respeto importante por la matemática; y sobre la base de ese respeto uno ha aprendido que la matemática, según la manera en que sea presentada, termina siendo mentirosa.

Sr. Presidente (Fellner). – Si me permite, señor diputado están solicitándole una interrupción.

Sr. Rossi (A.O.). – No la concedo, señor presidente.

Un señor diputado preopinante dijo que en la provincia de Buenos Aires hubo alrededor de 3.500 muertes por accidentes de tránsito, y en Santa Cruz, 38 muertos por accidentes de tránsito; y sacó la proporción de cuántos más. Ahora bien, si uno se toma el trabajo de decir que 3.500 muertos en la provincia de Buenos Aires corresponden a una población de quince millones de habitantes, y 38 muertos en la provincia de Santa Cruz, a una población de 220.000 habitantes, se da cuenta de que en la provincia de Santa Cruz la cantidad de accidentes representa el 0,017 por ciento de la población y en la provincia de Buenos Aires, el 0,02 por ciento.

Entonces, estaríamos llegando a la conclusión de que la incidencia es ochenta veces más en la provincia de Santa Cruz que en la provincia de Buenos Aires. Siguiendo con esta misma lógica, diría que hay que invertir más en infraestructura en la provincia de Santa Cruz que en la provincia de Buenos Aires, porque la incidencia de fallecidos por accidentes de tránsito sobre la totalidad de la población es mayor en la primera que en la segunda.

Como este es un tema muy importante, permítanme leer algunos datos que hemos preparado con nuestro equipo para demostrar que no todo es infraestructura alrededor de esta cuestión. La República Argentina tiene 230.000 kilómetros entre rutas nacionales y provinciales. Si a esto agregamos los 400.000 kilómetros de rutas terciarias –camino municipales y comunales–, llegamos a 630.000 kilómetros de vías. De estos 630.000 kilómetros –incluyendo los caminos rurales– sólo 1.300 kilómetros son autopistas; es decir, un 0,2 por ciento.

Estados Unidos tiene el 1,4 por ciento de sus caminos transformados en autopistas. Si quisiéramos equipararnos con dicho país, deberíamos tener alrededor de 9.000 kilómetros de autopistas; esto implicaría construir 7.700 kilómetros de autopistas adicionales a los que ya tenemos. Si aplicamos los números que gentilmente nos brindó el señor diputado Pinedo, según los cuales cada kilómetro de autopista cuesta un millón de dólares o tres millones de pesos, necesitaríamos un total de 23.000 millones de pesos para igualarnos a la tasa de autopistas que hoy tiene Estados Unidos. Estamos hablando de casi el doble de lo que el Estado nacional invirtió en infraestructura vial entre los años 2003 y 2007.

Seguramente, no vamos a resolver esta situación de un día para el otro. Debemos avanzar e invertir; lo estamos haciendo y así esperamos seguir.

Voy a mencionar otro dato que me parece ilustrativo y que nadie podrá decir que es del oficialismo, pues fue publicado por el diario *La Nación*. Según el banco de datos de siniestralidad vial grave del Instituto de Seguridad y Educación Vial, en Australia hay entre 5 y 6 muertos por siniestros viales cada 100.000 habitantes, mientras que en la Argentina hay 25. Sin embargo, Australia tiene el 0,197 por ciento de sus caminos transformados en autopistas. Es decir que Australia tiene casi el mismo porcentaje de caminos con autopistas que la Argentina, pero la tasa de mortalidad es apenas un 20 por ciento de la que tenemos en Argentina.

Muchísimas veces he escuchado de diputados y de argentinos el anhelo de parecernos a un país como Australia, símbolo de crecimiento económico, seguridad e igualdad social, etcétera. La idea de que con más autopistas vamos a reducir la cantidad de muertes por accidentes de

tránsito es simplemente una falacia; el tema no es lineal o proporcional.

Cuando uno analiza países de la Unión Europea, por ejemplo, encuentra datos similares a los que mencioné respecto de España y Suecia, según los cuales han reducido la cantidad de muertes por accidentes de tránsito de manera bastante eficiente sin necesidad de aumentar la cantidad de kilómetros de autopistas en dichos países.

Entonces, me parece que la mirada tiene que estar ciertamente puesta en el trípode, en donde la infraestructura sea una parte de él pero no necesariamente la pata más fuerte. Las otras políticas, referidas a la educación, a los conductores y a los automotores, también tienen la misma prioridad e importancia.

¿Por qué nosotros tenemos muchas expectativas sobre este proyecto que hoy estamos tratando? Digámoslo con absoluta sinceridad, no es la primera vez que esta Cámara trata iniciativas referidas a la seguridad vial. En el año 1986, durante la presidencia del doctor Alfonsín, se sancionó la Ley de Educación Vial.

Posteriormente, durante la presidencia del doctor Menem, se sancionó la llamada ley de tránsito. Y hoy venimos a abordar esta problemática desde una óptica distinta, con todo lo que significa lo que ha sucedido en los últimos años en la Argentina.

Pero lo que uno no puede hacer es obviar lo obvio cuando hace una comparación en términos lineales. El otro día el señor diputado Solá hacía una referencia a ciertos debates parlamentarios, y recordaba uno entre Felipe González y José María Aznar. Felipe González explicaba en algún momento que era tan difícil explicar lo obvio que resultaba dificultoso hacerlo.

Es cierto que en el año 2006 se hizo un acuerdo y se presentó un planteo de seguridad, y también lo es que hoy venimos a proponer esta ley que fundamentalmente crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que nos va a permitir empezar a resolver los problemas por los cuales anteriormente no funcionaron las cosas. Ese acuerdo marco deslindaba casi la totalidad de las responsabilidades en cada una de las provincias.

Hoy, nosotros, con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podemos empezar a pensar en

tener una política integral en cuanto a la seguridad vial, y entre otras cosas empezar a superar los clásicos problemas de competencia, por todos advertidos, que tiene la problemática del tránsito en nuestro país.

Como decía el señor diputado Solá, este proyecto está inspirado en las declaraciones de la Organización Mundial de la Salud, en su congreso del año 2004, y en documentos que emitíó el mismo año.

Dice la Organización Mundial de la Salud: "La experiencia de varios países indica que hay más posibilidades de que se apliquen estrategias eficaces encaminadas a reducir las lesiones causadas por el tránsito si existe un organismo público con autoridad y presupuesto para planificar y aplicar su propio programa". Esto es lo que estamos haciendo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con presupuesto propio, con autonomía económica y financiera y con personería jurídica propia dentro del ámbito del Ministerio del Interior.

Dice ese mismo documento de la Organización Mundial de la Salud: "Para orientar las políticas de seguridad se necesitan datos sobre los tipos de choques y su incidencia, así como un conocimiento detallado de las circunstancias en las que se producen. Saber cómo se provocan las lesiones y de qué tipo son". Creamos el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial.

Sigue diciendo el documento: "Una labor imparcial de investigación y desarrollo es un elemento fundamental en todo programa eficaz de seguridad vial". Creamos el Observatorio de Seguridad Vial.

Sigue diciendo el documento: "Las organizaciones no gubernamentales promueven la seguridad vial publicitando el problema de las lesiones causadas por el tránsito, identificando soluciones eficaces, recusando las políticas ineficaces y constituyendo alianzas para presionar a favor de una mayor seguridad vial". Creamos el comité consultivo con todas las organizaciones, ONG, que han trabajado permanentemente alrededor de esta problemática de la seguridad vial.

La verdad es que este bloque advierte con muchísima expectativa y confianza que estamos dando un paso trascendente. No estamos buscando un titular, sino que estamos buscando

seriamente dar un paso trascendente para empezar a implementar políticas de seguridad vial que tengan efecto en la vida cotidiana de cada uno de los argentinos.

Para terminar me permitiré leer un *mail* que envió a nuestro despacho de colaboradores un familiar de una víctima de accidente de tránsito de la ciudad de Rosario. Los rosarinos la deben reconocer; se trata de Mónica Gangemi. Es la madre de Ursula Notz, una chica de 16 años que murió una noche en una de las calles de esa ciudad. Iba adentro de un vehículo importado que circulaba a alta velocidad y que terminó estrellándose contra una columna de alumbrado. Así fue el accidente.

Esta madre —como tantas— ha conformado su propia ONG y trabaja y milita en todo lo afín a la seguridad vial. No creo que ella tenga ningún problema en que lea este *mail* como final de mi discurso en esta intervención en la Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Dice exactamente: “Transmitile a Agustín la emoción y alegría que tenemos respecto de los anuncios de ayer —se refiere a los anuncios que habían dado la señora presidenta y el ministro Florencio Randazzo sobre este proyecto—. Confío en que los compromisos sean verdaderos y las preocupaciones sinceras como para que se traduzcan en acciones concretas y sostenidas en el tiempo. Como nosotros decimos, después de la muerte de un hijo todo parece posible porque lo peor ya pasó y la fuerza del impulso es muy intensa.

“Nos interesa poder participar en la agencia como parte del comité consultivo. Por favor tengan en cuenta esto, ya que para Rosario y Santa Fe es muy importante contar con que esta Agencia funcione en beneficio del bien común, y para nosotros sería de gran alivio estar unidos para acercar propuestas y seguimientos.

“Gracias y por favor manténgase cerca de nosotros, contamos con ustedes”. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). — Se va a votar en general.

—Se practica la votación nominal.

—Conforme el tablero electrónico, sobre 199 señores diputados presentes, 195 han votado por la afirmativa y 1 por la negativa, registrándose además 2 abstenciones.

Sr. Secretario (Hidalgo). — Han votado 195 señores diputados por la afirmativa y 1 por la negativa.

—Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña Kunz, Acuña, Agosto, Aguad, Albarracín, Alcuaz, Alfaro, Alvaro, Arbo, Ardid, Areta, Argüello, Arriaga, Augsburg, Azcoiti, Baladrón, Baldato, Barrionuevo, Barrios, Basteiro, Bayonzo, Benas, Bernazza, Berraute, Bertol, Bertone, Beveraggi, Bianchi Silvestre, Bianchi, Bianco, Bisutti, Brillo, Brue, Bullrich (P.), Calchaqui, Calza, Camaño (G.), Canela, Cantero Gutiérrez, Carmona, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Collantes, Conti, Córdoba (J. M.), Cortina, Coscia, Cuccovillo, Cuevas, Cusinato, Daher, Damilano Grivarello, Dato, de la Rosa, De Narváez, del Campillo, Delich, Di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz, Diez, Donda Pérez, Dovena, Erro, Fadel, Fein, Fernández Basualdo, Fernández, Ferra de Bartol, Ferro, Fiol, Flores, Galantini, Galvalisi, García Hamilton, García (J. A.), García (M. T.), García (S. R.), Genem, Gerez, Giannettasio, Ginzburg, Gioja, Giubergia, Giudici, Godoy, González (M. A.), González (N. S.), Gorbacz, Gribaudo, Gullo, Gutiérrez (G. B.), Halak, Heredia, Herrera (G. N.), Illarregui, Iturrieta, Kakubur, Katz, Kenny, Korenfeld, Kroneberger, Kunkel, Lanceta, Landau, Leguizamón, Lemos, Lenz, Leverberg, Linares, Llanos, Llera, López Arias, López (P. S.), Lozano, Luna de Marcos, Macaluse, Marconato, Marino, Martiarena, Martín, Martínez Garbino, Martínez Oddone, Massei, Merchán, Merlo, Moisés, Montero, Morán, Morandini, Morante, Morejón, Moreno, Morgado, Morini, Naim, Nieva, Obéid, Obiglio, Oliva, Osorio, País, Paroli, Pasini, Pastoriza (E. A.), Pastoriza (M. A.), Peralta, Pereyra, Pérez (J. R.), Petit, Pinedo, Portela, Porto, Prieto, Puiggrós, Quiroz, Recalde, Reyes, Rodríguez (E. A.), Rojkes de Alperovich, Román, Rossi (A. O.), Rossi (A. L.), Rossi, (C. L.), Ruiz, Salim, Salum, Sánchez, Santander, Sealest, Sciutto, Segarra, Serebrinsky, Sesma, Snopek, Solá, Solanas, Soto, Sylvestre Begnis, Thomas, Torfe, Torrontegui, Urlich, Vargas Aignasse, Varisco, Velarde, Viale, Vilarino, West, Zancada y Zavallo.

—Vota por la negativa la señora diputada: Storni.

—Se abstienen de votar los señores diputados: Dalla Fontana y Gil Lozano.

Sr. Presidente (Fellner). — Queda aprobado en general. Se deja constancia de que se han

superado los dos tercios de los votos, de acuerdo con lo previsto por el artículo 81 de la Constitución Nacional. (*Aplausos*.)

En consideración en particular.

Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. — Señor presidente: solicito que la votación se realice por capítulos. Sin embargo, en relación con el capítulo I, voy a pedir que quede en suspenso el artículo 12, particularmente por su inciso *f*), para que sea aprobado con los 129 votos que en ese caso se requieren.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Baldada. — Señor presidente: solicito que no votemos por capítulo, ya que nuestro bloque presenta diferencias en algunos artículos puntuales de cada uno de los capítulos.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Giubergia. — Señor presidente: deseo referirme a algunas modificaciones al artículo 12. Sin embargo, creo que primero se debe considerar la propuesta que ha formulado la señora diputada.

Una vez que la Cámara se expida sobre la propuesta, solicito se me incluya para hablar en oportunidad de tratarse el artículo 12.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Giudici. — Señor presidente: Deseo proponer una modificación al artículo 12, y en particular al inciso *f*), respecto del cual debemos manifestarnos.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. — Señor presidente: en el trabajo en comisión se han recogido las inquietudes de todos los señores diputados y hemos incorporado las modificaciones que se han planteado. Por lo tanto, quiero dejar constancia de que no aceptaremos modificaciones. Tal como lo he planteado, pretendemos que se vote por capítulos, considerando exclusivamente por separado el artículo 12.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Giudici. — Señor presidente: en el entendimiento de que no se aceptarán modificaciones al artículo 12, aclaro que nuestro bloque votará por la negativa el inciso *f*) del artículo 12 por el

que se crea la contribución obligatoria, y que para ello se requiere una mayoría calificada.

Sr. López Arias. — Eso es votación separada.

Sra. Giudici. — Solicito que la votación se realice en forma nominal.

—Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Presidente (Fellner). — Votación nominal del artículo 12.

—Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Giubergia. — ¿Cómo se va a votar? ¿Por capítulo o artículo por artículo?

Sr. Presidente (Fellner). — Si hay asentimiento, se va a votar por capítulos, pero el artículo 12 se votará por separado en forma nominal.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). — En consideración en particular el capítulo I, que comprende los artículos 1º a 11.

Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Sesma. — Señor presidente: pensábamos formular dos propuestas de modificación, pero la presidenta de la comisión ya adelantó que no será aceptada enmienda alguna.

De todos modos, tal como lo señaló el señor diputado Zancada, en el artículo 6º entendemos que la importancia del cargo de director ejecutivo ameritaría que su provisión fuera por concurso.

En relación con el artículo 10, tal como se le señalé a la señora presidenta de la comisión, en nuestra opinión sería muy importante que además del Consejo Federal de Seguridad Vial, donde están representadas las provincias, hubiera un representante de la Federación Argentina de Municipios, que juega un papel muy importante en la aplicación de esta norma.

En lo referido al artículo 12, como han adelantado otros bloques, votaremos por la negativa el inciso *f*). Brevemente, quiero decir que nos parece inconcebible que en un tema esencial como éste, vinculado con una política de Estado, se recurra a la creación de un impuesto para solventar los gastos. Es lógico que se recurra a estos mecanismos en momentos de profundas crisis pero no cuando existe el superávit que hoy se registra en el país.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el capítulo I, que comprende los artículos 1º a 11.

– Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 12, respecto del cual existe un pedido de votación nominal.

Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Giubergia. – Señor presidente: el artículo en consideración se refiere a los recursos operativos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que nosotros pretendemos sea eficiente.

En la reunión de ayer se nos dijo que por esta contribución del 1 por ciento se recaudarian aproximadamente setecientos millones de pesos anuales.

El presupuesto de Vialidad Nacional para el año 2008 era de 3.027 millones de pesos, de los cuales 273 millones correspondían a Santa Cruz y 263 millones a Buenos Aires. Hoy, por las facultades que este Congreso delegó, ese presupuesto fue modificado y pasó a ser de 4.029 millones de pesos. Se asignó un crédito presupuestario de 231 millones de pesos a la provincia de Buenos Aires, que al 24 de febrero de este año lleva ejecutados veinte millones de pesos. A su vez, se asignaron 204 millones de pesos a la provincia de Santa Cruz, que lleva ejecutados 349 millones de pesos, es decir, un 171 por ciento más.

Tal como se lo adelanté al presidente de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, entendemos que es la AFIP, el organismo recaudador, que tiene la infraestructura necesaria para llevar adelante el proceso de percibir los recursos que se necesitan a obtener por esta contribución obligatoria.

Sr. Presidente (Fellner). – El miembro informante de la comisión ya ha dicho que no va a aceptar modificaciones al proyecto de ley.

Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Giudici. – Señor presidente: ratifico el voto negativo a este artículo por parte de la Unión Cívica Radical.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Galvalisi. – Señor presidente: quisiera que me aclaren algo. ¿Quién va a pagar el 1 por ciento? ¿El contribuyente que contrata a las aseguradoras?

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Agosto. – Señor presidente: en primer lugar, quiero expresar que lo que estamos haciendo en relación con el artículo 12 es un esquema de financiamiento integral para una agencia gubernamental nueva que va a tener ni más ni menos que la responsabilidad de tratar de reducir los índices de siniestralidad en nuestro país.

Entonces, la asignación de estos recursos de ningún modo tiene que ver con el nivel de superávit fiscal del sector público argentino.

Celebro haber escuchado tantas veces a lo largo de toda la sesión las palabras “superávit fiscal”. Recuerdo que durante muchos años se hablaba del déficit fiscal.

El esquema de financiamiento es una particular afectación de recursos para la agencia, que además trasunta la decisión del gobierno de conformar una estructura equilibrada de financiamiento. Por un lado está la contribución que permitirá que este organismo inicie rápidamente sus actividades, tal como lo señalaba ayer el secretario del Interior, pero por otro hay aportes presupuestarios del Estado y otros recursos que también están previstos en el articulado.

En relación con el organismo recaudador es cierto lo que comentaba el señor diputado Giubergia. Yo le manifestaba que estamos hablando de una contribución, con una incidencia muy acotada. Es decir que el esfuerzo de administración y fiscalización de modo alguno tiene que ver con el tema de algún impuesto.

Le decía que eran precisamente las compañías de seguro las que van a liquidar esta contribución a la Superintendencia de Seguros de la Nación.

Por otra parte, hay que decir que no estamos inventando nada. Este es un procedimiento que ya existe, que se da también con otras tasas y contribuciones, en algún caso de similares características, donde las compañías aseguradoras, que tal como lo establece el artículo claramente son el sujeto, liquidan a la Superintendencia de Seguros una contribución en el marco de una ley, como por ejemplo la misma ley de entidades de seguros y control, que tiene vigente un procedimiento similar.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra, el señor diputado por la Capital.

Sr. Galvalisi. – Señor presidente: no estamos cuestionando la creación de la contribución, pero

por lo menos debemos elaborar la normativa correcta. El sujeto pasivo es el contribuyente que contrata y la aseguradora lo único que hace es ser agente recaudador del dinero para dárselo a la agencia. Si no, está mal redactado el artículo.

En materia tributaria hay que tener el objeto, el sujeto y la base imponible, y acá el sujeto pasivo del impuesto es el contribuyente, el que va a contratar.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Agosto. — Señor presidente: el inciso establece claramente que el sujeto son las compañías aseguradoras y en ningún lado dice que el incidido es el contribuyente que paga el seguro. Eso dependerá de un conjunto de situaciones, que no podemos pronosticar acá, como por ejemplo cuál es la situación del mercado, cuáles son los niveles de competitividad que existen y otras cuestiones en las que hoy por hoy sería prematuro avanzar.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Delich. — Señor presidente: por las razones que mencioné durante el debate en general quiero simplemente proponer que al final del inciso /) del artículo 12 se agregue: "El 50 por ciento de lo recaudado será distribuido entre las jurisdicciones".

Sr. Presidente (Fellner). — ¿Qué dice la comisión?

Sr. Agosto. — Señor presidente: estamos planteando una contribución que va a financiar una agencia estatal. Tiene una afectación específica y por un plazo determinado. Por ende no puede ser coparticipable.

Además, debemos recordar que va a financiar una agencia cuya creación han propuesto de común acuerdo el gobierno nacional y el conjunto de las provincias. De modo que vamos a sostener el inciso tal como está redactado.

Sr. Presidente (Fellner). — La Presidencia recuerda que la señora diputada Giudici solicitó votación nominal para este artículo.

Si hay asentimiento de la Cámara, se procederá en consecuencia.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). — La Presidencia aclara que, de acuerdo a lo establecido por el artículo 75, inciso 3, de la Constitución Nacional, para la aprobación de este artículo se necesita la mayoría absoluta de la totalidad de los miembros del cuerpo, es decir, 129 votos.

Se va a votar nominalmente el artículo 12.

—Se practica la votación nominal.

—Conforme al tablero electrónico, sobre 196 señores diputados presentes, 140 han votado por la afirmativa y 55 por la negativa.

Sr. Secretario (Hidalgo). — Se han registrado 140 votos por la afirmativa y 55 por la negativa. (*Aplausos.*)

—Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña, Agosto, Albarracín, Alfaro, Alvaro, Arbo, Areta, Argüello, Arriaga, Baladrón, Barrionuevo, Basteiro, Bernazza, Berraut, Bertol, Bertone, Bianchi Silvestre, Bianchi, Bianco, Brillo, Brue, Calchaquí, Calza, Canaño (G.), Canela, Cantero Gutiérrez, Carmona, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Collantes, Conti, Córdoba (J. M.), Coscia, Cuevas, Daher, Dalla Fontana, Dámlano Grivarello, Dato, de la Rosa, De Narváez, Díaz Bancalari, Díaz, Díez, Donda Pérez, Doven, Erro, Fadel, Fernández Basualdo, Fernández, Ferrá de Bartol, Fiol, Galantini, García (I. A.), García (M. T.), Genem, Giannettasio, Ginzburg, Gioja, Godoy, González (N. S.), Gribaudo, Gullo, Gutiérrez (G. B.), Halak, Herrera (G. N.), Ilarregui, Iturrieta, Kakubur, Katz, Korenfeld, Kunkel, Landau, Leguizamón, Lenz, Leverberg, Llanos, Llera, López Arias, López (E. S.), Luna de Marcos, Marconato, Martiarena, Martínez Garbino, Massei, Merchán, Merlo, Moisés, Montero, Morante, Morejón, Moreno, Morgado, Obeid, Obiglio, Oliva, Osorio, Pais, Paroli, Pasini, Pastoriza (E. A.), Pastoriza (M. A.), Pereyra, Pérez (J. R.), Petit, Pinedo, Porto, Prieto, Puiggròs, Recalde, Rodríguez (E. A.), Rojks de Alperovich, Román, Rossi (A. O.), Rossi (A. L.), Rossi (C. L.), Ruiz, Salim, Salum, Santander, Scalesi, Sciutto, Segarra, Serebrinsky, Snopok, Solá, Solanas, Soto, Sylvestre Begnis, Thomas, Torfe, Torrontegui, Vargas Aignasse, Velarde, Vilariño, West y Zavallo.

—Votan por la negativa los señores diputados: Acuña Kunz, Aguad, Alcuaz, Ardiel, Augsburger, Azcoiti, Baldata, Barrios, Bayonzo, Benas, Beveraggi, Bisutti, Bullrich (P.), Cortina, Cuccovillo, Cusinato, del Campillo, Delich, Fein, Ferro, Flores, Galvalisi, García Hamilton, García (S. R.), Gerez, Gil Lozano, Giubergia, Giudici, González (M. A.), Gorbacz, Kenny, Kroneberger, Lanceta, Lemos, Linares, Martín, Martínez Oddone, Morán, Morandini, Morini, Naím, Nieva, Peralta Pérez (A.), Portela, Quiroz, Raimundi Reyes, Rodríguez (M. V.), Sánchez, Sesma, Ulrich, Varisco, Viale y Zancada.

Sr. Presidente (Fellner). — En consideración el artículo 13.

Se va a votar.

—Resultado afirmativa.

—Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 14 a 19.

Sr. Presidente (Fellner). — En consideración el capítulo II, que comprende los artículos 20 a 38.

Se va a votar el artículo 20.

—Resultado afirmativa.

—Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 21 a 31.

Sr. Presidente (Fellner). — En consideración el artículo 32.

Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Sesma. — Señor presidente: quiero hacer constar el voto negativo del interbloque Coalición Cívica Partido Socialista en relación con el artículo 28 que al hacer referencia al expendio de bebidas alcohólicas inexplicablemente cambió la palabra “prohibese” por “limitase”.

Sr. Presidente (Fellner). — Se tendrá en cuenta, señora diputada.

En consideración el artículo 32...

Sra. Bullrich. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Bullrich. — Señor presidente: quiero llamar la atención sobre la creación de la boleta de citación del inculcado. En los supuestos de comisión de faltas graves, de acuerdo con la ley 24.449 —que se modifica mediante esta iniciativa— se autoriza a retener la licencia para conducir a los infractores pero se les da una boleta

de citación. Dicho documento habilita al inculcado para conducir sólo por un plazo máximo de treinta días corridos contados a partir de la fecha de su confección.

La comisión debería analizar esta norma, porque si estamos frente a hechos graves que son evidentes o ante accidentes gravísimos, que hayan provocando muertes y lesiones el hecho de permitir que esa persona pueda seguir conduciendo por el término de treinta días podría generar un problema muy serio. Pienso que esto habría que repensarlo. Está claro que el inculcado puede conducir hasta la citación del juez, pero cuando estamos hablando de faltas graves o gravísimas habría que retener la licencia de conducir y no permitir que esa persona conduzca por treinta días más con esa boleta de citación.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. — Señor presidente: no se aceptan modificaciones.

Sr. Presidente (Fellner). — Estamos votando por capítulos, pero queda constancia de su voto negativo, señora diputada.

En consideración los artículos 33 a 38.

Se va a votar.

—Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). — En consideración el capítulo III, que comprende los artículos 39 y 40.

Se va a votar.

—Resultado afirmativa.

—El artículo 41 es de forma.

Sr. Presidente (Fellner). — Queda sancionado el proyecto de ley.¹

Habiendo sido modificado el texto sancionado por el Honorable Senado el proyecto vuelve a la Cámara iniciadora.

Se va a votar si se efectúan en el Diario de Sesiones las inserciones solicitadas por los señores diputados en el curso de la presente sesión.

—Resultado afirmativa.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 96.)

Sr. Presidente (Fellner). — Se harán las inserciones solicitadas ¹.

17

MOCION DE ORDEN

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rossi (A.O.). — Señor presidente: solicito que se pase a cuarto intermedio hasta el miércoles 26 del corriente.

Sr. Presidente (Fellner). — Se va a votar la moción formulada por el señor diputado por Santa Fe.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). — Invito a la Honorable Cámara a pasar a cuarto intermedio hasta el miércoles 26 del corriente.

—Se pasa a cuarto intermedio a la hora 23 y 33.

¹ Véase el texto de las inserciones en el Apéndice. (Página 96.)

HORACIO M. GONZALEZ MONASTERIO.
Director del Cuerpo de Taquígrafos.

C. INSERCIONES

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR
DIPUTADO GALVALISI

**Opinión del señor diputado acerca
del financiamiento de la Agencia Nacional
de Seguridad Vial**

Sólo haré referencia al sistema de financiamiento de la agencia que se crea por el artículo 1° de la nor-

ma, el cual en su inciso f) vulnera toda técnica de legislación tributaria, como decía Henry Waosworth, "lleva menos tiempo hacer algo bien que explicar por qué se hizo mal". Y esto es lo que ha sucedido en este tema tan crucial que va a dejar jurisprudencia sentada y no de la mejor manera para el futuro de la técnica legislativa.

Los que estudiamos y entendemos algo en materia tributaria sabemos que un impuesto puede analizarse desde un concepto político-filosófico, económico y jurídico, que también habrá dos lados de la biblioteca en cada uno de ellos, pero de lo que sí estamos seguros es de que hay definiciones y formas que nunca cambiarán aunque los legisladores quieran darles un sentido. Como dice un viejo refrán de campo, "si tiene cuatro patas, rabo, un hocico y al ladrar dice guau seguramente es un perro aunque algunos lo llamen gallina", y aquí ha sucedido eso.

El artículo 12, inciso f), del proyecto dice textualmente: "Contribución obligatoria del uno por ciento (1 %) sobre las primas del seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros. Dicha contribución será liquidada por las aseguradoras a la Superintendencia de Seguros de la Nación conforme lo establezca la reglamentación. La afectación específica de estos recursos será por el término de diez (10) años".

Esta redacción es realmente una barbaridad con todas las letras: primero aclararemos que no es una contribución obligatoria, es un impuesto aunque en el debate de las comisiones respectivas quieran cambiar el uso de la palabra, así técnicamente lo enuncian tributaristas de primer nivel, como el francés P. Leroy-Beaulieu, quien dice "impuesto es la contribución exigida de cada ciudadano...", o H. Denis, quien define que "impuesto es la contribución obligatoria del individuo a las cargas que la conservación y el desenvolvimiento del conjunto del cuerpo social impusieron..."

La Constitución Nacional, al referirse a los recursos del Estado nacional ha hecho gala, por cierto, de la precisión técnica. Al hablar de la distribución del poder impositivo emplea la voz "contribución", en tanto al mencionar los principios jurídicos que han de regirlos refiere a "impuestos" (doctor Roberto Tamagno, *Enciclopedia Jurídica*).

Así podemos demostrar que estamos ante un impuesto, y como dice la última frase del inciso con asignación específica, pero acá no termina este engendro tributario, viola otro principio de doctrina tributaria al dejar librado a la reglamentación el mismo tributo.

Asimismo, desde la primera materia tributaria en la facultad sabemos que en caso de crear una fuente de financiamiento de este tipo se debe establecer claramente quién es el sujeto pasivo del impuesto, y cuál su base y/o monto imponible.

Acá entramos en otro problema: según surgió de comisiones, el sujeto pasivo del impuesto serían las compañías aseguradoras: ahora bien, si uno lee atentamente, el inciso enuncia expresamente "...del uno por ciento (1 %) sobre las primas del seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros".

Primera pregunta sin responder, ¿quién es el sujeto pasivo? Porque del texto surge quienes contraten pólizas, y que yo sepa acá serían las personas físicas o jurídicas, no las aseguradoras, que bien queda claro liquidarán el impuesto, lo que no significa que sean los responsables como contribuyentes - caso el Congreso de la Nación, que liquida el impuesto a las ganancias pero que en realidad los sujetos pasivos son los que están en la cuarta categoría-.

Segunda pregunta, ¿cuál es la base imponible?, del texto surge que las primas por seguros automotor, pero ¿qué primas?, la prima pura, que es el valor técnico a cubrir en el riesgo, la prima comercial, que es la sumatoria entre la prima pura, los gastos de explotación y comisiones del producto, o la prima total, que es más todos los impuestos que recaen sobre las anteriores, IVA, tasas, etcétera. Con lo cual habrá doble imposición. Otra falencia en técnica tributaria legislativa.

Tercera pregunta, ¿se consultó a la Superintendencia de Seguros de la Nación sobre si podía hacer de agente de recaudación, control y fiscalización del impuesto creado? ¿tiene la capacidad para hacerlo?, ¿habrá multas y/o sanciones? La verdad es que es poco serio. Aquí para evitar la evasión, tener un mejor cruzamiento y mayor fiscalización debería haber sido la AFIP, y por supuesto que el tributo esté bajo la ley 11.683, de procedimientos tributarios. Esto demuestra también una improvisación en la parte administrativa de los tributos.

Seguramente no hay respuestas a estas preguntas y menos una seriedad al legislar: en materia tributaria total, la cuestión parece recaudar nada más.

Otra cuestión es el artículo 13, que es totalmente incomprensible y además podría dejar un precedente realmente peligroso para el Estado.

Este artículo enuncia: "Los ingresos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial no estarán sujetos al impuesto a las ganancias, y sus bienes y operaciones reciben el mismo tratamiento impositivo que los actos y bienes del gobierno nacional".

Bien, sin saber por qué razón, primero por qué gobierno nacional y no provincial y municipal, eso será una simple omisión, pero recordemos que el artículo 1º enuncia que éste es un organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior.

Ahora bien, el artículo 20 del impuesto a las ganancias (exenciones) establece que están exentas del gravamen: a) "las ganancias de los fiscos nacionales, provinciales y municipales y las de las insti-

tuciones pertenecientes a los mismos, excluidas la de las entidades y organismos comprendidos en el artículo 1º de la ley 22.016"; en el mismo sentido, para no repetir en la ley de IVA figura en exenciones en el artículo 7º, inciso h).

Por ello, al ser un organismo descentralizado y dependiente del Ministerio del Interior este artículo estaría de más y sería absurdo porque crearía jurisprudencia a futuro respecto del Estado en toda su extensión, llevando a confusión.

Estas críticas son meramente formales de técnica legislativa, no estamos en contra de crear un impuesto en este sentido pero con la claridad y responsabilidad que se merece, que quede a cargo de las aseguradoras, que no se aplique un principio de traslación para el contribuyente, que aclare bien sobre qué se tomará ese 1 %.

Es nuestra responsabilidad dejar sentado este análisis más técnico que político, porque nuestros antecesores desde el principio de las leyes trataron siempre de ser cautos y precisos en la sanción de las leyes y en el espíritu que ellas imponen. Por favor, no les faltemos el respeto.

9

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO OLIVA

Fundamentos del voto afirmativo del bloque del señor diputado al proyecto de ley sobre creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Se ha recordado en reiteradas oportunidades, y con acierto, que el actual sistema de carreteras ha sido concebido y construido hace décadas, sin que se hayan efectuado demasiadas extensiones, en relación a la cantidad de automotores, los que en el mismo período se han visto acrecentados en forma exponencial. Este es un factor fundamental que encontramos en el diagnóstico de la problemática. El país debe encarar un plan de acondicionamiento de las rutas a las nuevas necesidades y realidades, en donde visualizamos con especial importancia la construcción de autopistas.

Otra observación correcta es el hecho de que aquel sistema de carreteras se fue construyendo mientras se encontraba en pleno funcionamiento una importante red de vías férreas que no sólo permitían sólo el transporte de pasajeros en enormes cantidades, sino que también canalizaban el transporte de mercaderías, y, sobre todo, la producción de materia prima de prácticamente todo el país. En este contexto se concibieron las actuales rutas nacionales y provinciales.

Transcurrida la década de los noventa, quedando fuera de servicio el sistema de trenes de carga y de pasajeros, todo el segmento de pasajeros pasó a trasladarse en colectivos. Y los inmensos volúme-

nes de producción y de mercaderías que circulaban en vagones, ahora debían hacerlo por camiones.

Es la radiografía del tránsito en rutas de nuestro país, la que cambió repentinamente en pocos años.

Por otro lado, y siguiendo en esta línea de consideración, la problemática de los colectivos es un tema que merece un tratamiento especial. La realidad nos ha hecho comprender que lo que hasta hace pocos años veíamos como un ejemplo de la modernidad, como son los colectivos de doble piso, no es más que un factor en el tránsito que acrecienta notablemente el riesgo de sufrir accidentes. Y así como se producen las tragedias con saldos fatales, cuando ocurre una tragedia teniendo como protagonista a un colectivo, estamos frente a una "tragedia colectiva".

Por eso propiciamos su prohibición como medio público de transporte, en la forma gradual que deberá establecerse adecuadamente.

Y en esta necesidad de acercarnos a un correcto diagnóstico de la problemática que nos ocupa, a fin de encarar la tarea de encontrar una pronta solución a la grave crisis en la que se encuentra el tránsito en las rutas y calles de nuestro territorio nacional, quiero detenerme en otro aspecto.

Hemos escuchado atentamente que en varias exposiciones se ha puesto mucho énfasis en la necesidad de encarar una fuerte tarea educativa respecto de las normas de tránsito. Desde ya que comparto plenamente este concepto, que además lo compartimos todo. Mi aporte en este sentido, radica tal vez en no ser tan optimista en que la falta de educación sobre las normas de tránsito por sí misma sea una causal relevante en la actualidad en lo que hace al actual grado de siniestralidad.

Y esto es muy fácil de comprobar si hacemos una radiografía de la realidad del tránsito en nuestro país.

No deben ser muchos los casos de conductores que cruzan los semáforos en rojo, por desconocimiento en que tal conducta esté prohibida; ni los casos de quienes manejen a altas velocidades, ni los choferes de colectivos que manejan por encima de velocidades permitidas, consecuencia de lo cual causan accidentes.

El problema o desafío más importante que tenemos los argentinos que sortear por delante, más que la educación, es la necesidad de alcanzar la "internalización" de respeto a las normas de tránsito.

Y entre uno y otro concepto hay una diferencia sustancial. Se puede conocer perfectamente una norma, pero asimismo no cumplirla. Es lo que nos ocurre como sociedad.

Y digo que es el desafío mayor porque no se puede cumplir en un corto plazo, sino que es un desafío de mediano y largo plazo, porque no se supera en el instante en que el ciudadano ha aprendido un cúmulo de información legal. Esto se logrará cuando

el ciudadano respete una norma de tránsito, no porque tenga temor a la multa, o porque en el lugar hay una cámara filmadora, o porque hay un agente de tránsito, sino que la respete de forma espontánea porque entienda que es lo correcto, que es una conducta necesaria que hace a la buena convivencia en la sociedad de la que es parte.

Recién ahí podremos decir que hemos logrado que nuestra sociedad internalice el respeto por las normas de tránsito. Y entonces ahora podemos ver que es algo más que la simple educación, tomada como transmisión de conocimientos.

Es el aspecto central que nos diferencia de algunos países que pueden exhibir un alto grado de respeto de las leyes.

Haciendo un paralelismo entre un ciudadano de aquel país y el nuestro, aquel respetará la ley porque recibió la educación adecuada, y porque tales conceptos los tiene internalizados o incorporados. Y si no la cumple, será pasible de una sanción cuya gravedad al menos será ejemplificadora en lo necesario para no repetirla, incluyendo los trastornos que le causará en diversos ámbitos de su vida cotidiana o laboral.

En nuestro país, al menos hasta la actualidad, lo más probable es que la infracción cometida no trascienda; y si fue comprobada, el trastorno será el de recibir la intimación de pago de la multa.

Ahondando un poco más, haciendo un paralelismo, qué ocurriría si la misma infracción se le comprueba a un funcionario público, tanto de aquel país como en el nuestro, dando por sentado que por su responsabilidad funcional tiene mayor obligación de respetar las leyes. En nuestro país no tendrá mayores dificultades que cualquier ciudadano común recibir notificación o intimación, y el pago del importe de la multa por la infracción cometida. En el otro país, puesto a estos fines como ejemplo, al funcionario infractor podemos decir que la infracción "se lleva puesto", le puede costar el propio cargo.

Y siguiendo con este punto, partiendo de la premisa de que entre todos debemos confluir para atacar esta problemática, con gobierno nacional, gobiernos de provincia, municipios, etcétera, me permito destacar la inclusión en estos planes de acción a las instituciones intermedias u organizaciones no gubernamentales, muchas de las cuales han demostrado en estos últimos años un fuerte compromiso con esta problemática, y que por tal tienen mucho para aportar en la búsqueda de soluciones.

Adelantamos que encontramos algunas disidencias con el proyecto de ley, que pueden ser objeto de modificaciones. Pero asimismo entiendo que debemos arbitrar los mecanismos para que este proyecto de ley tenga pronta sanción, para darle al Ejecutivo nacional una herramienta fundamental, teniendo en cuenta a la vez que por las modificaciones ya introducidas en este cuerpo, el proyecto deberá volver al Honorable Senado.

Pero también es cierto que contiene diversos aspectos relevantes, que nos permiten ser optimistas en que su instrumentación pueda ser un elemento válido para el propósito que todos buscamos.

Merece resaltarse que esta cuestión sea abordada en un ámbito integrado no sólo por órganos nacionales, sino con la intervención de representantes de las diferentes provincias, potenciando los recursos y los esfuerzos.

En forma puntual, compartimos la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial; la creación del Registro Nacional de Licencias de Conducir y su función de documentar en forma centralizada los datos para la obtención, renovación o cancelación y cualquier otro dato relevante para la calificación de los conductores; también apoyamos la creación del Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial; la creación del Observatorio de Seguridad Vial, que deberá analizar las infracciones y siniestros, y la transferencia del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la órbita del Ministerio del Interior.

Por todas estas consideraciones, adelantamos nuestro voto afirmativo al presente proyecto, entendiendo que es una herramienta absolutamente idónea para adoptar acciones concretas en dirección a avanzar en la problemática de la lucha contra la inseguridad vial.

10

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO RUIZ

Fundamentos del apoyo del señor diputado al proyecto de ley sobre creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Los altos índices de mortalidad en ocasión de accidentes de tránsito no son una preocupación sólo de nuestro país sino que también constituyen una problemática mundial.

Es así como en el mundo algunas estadísticas registran 500 mil muertes y 15 millones de lesionados por accidentes de tránsito al año. Si bien son cifras alarmantes en los distintos países se están realizando estudios e investigaciones acerca de las causas de las mismas y tomando medidas al respecto.

No obstante en nuestro país la tasa de mortalidad es altísima y no deja de incrementarse anualmente.

En el año 2004 se registraron en la República Argentina un total de 3.774 víctimas fatales en accidentes automovilísticos (datos oficiales del Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación). Y en el 2007 ese número ascendió a 8.014 muertes.

A saber, es actualmente la principal causa de muerte de personas de entre 17 y 30 años en nuestro país.

Las razones de los accidentes son varias, pero en la mayoría de los casos evitables. En algunos

casos el estado de los vehículos, en otro de los caminos, pero el 85 % de los accidentes es atribuible a una falla humana. Por la ingesta de bebidas alcohólicas, o por no respetar las normas de tránsito.

Durante años el público, los medios y las autoridades reguladoras han responsabilizado a los efectos de la excesiva velocidad y el consumo de alcohol como las principales causas de accidentes viales. El sueño insuficiente no figuraba como causa en la mayoría de los informes que analizaban la causa de los accidentes.

Sin embargo diferentes estudios han documentado que los accidentes automovilísticos tienden a ser más frecuentes entre la medianoche y el amanecer y al promediar la tarde, coincidiendo con los picos de tendencia al sueño normal de la población general.

La privación de sueño, tanto por causas profesionales, sociales, hábitos culturales o enfermedades que alteren la calidad del sueño favorece la pérdida de atención, la fatiga y la somnolencia diurna facilitando la ocurrencia de accidentes domésticos, laborales y particularmente automovilísticos.

Desde la óptica de la salud pública y la seguridad, en las rutas la somnolencia de los conductores por agotamiento o privación de sueño ha sido comparada a la que manifestaban los sujetos que manejan luego de ingerir bebidas alcohólicas.

Se ha detectado somnolencia grave en los conductores profesionales, hecho de gran preocupación en el transporte de larga distancia.

Especialmente en los conductores de ómnibus de larga distancia donde la excesiva somnolencia es de particular importancia debido a la larga jornada de trabajo, horarios estrictos a respetar, condiciones inadecuadas de sueño, largos periodos fuera de su casa y una tarea monótona a desarrollar.

Las enfermedades que alteran la calidad del sueño son frecuentemente ignoradas, aumentando el riesgo de accidentes al asociarse a la deuda de sueño habitual en la sociedad occidental, amplificando el impacto de la somnolencia.

Entre los distintos trastornos del sueño los disturbios respiratorios durante el sueño ocupan un lugar destacado debido a su alta frecuencia. El síndrome de apneas obstructivas durante el sueño (SAOS) se caracteriza por la presencia de pausas breves y reiteradas de la respiración.

Es un trastorno frecuente que afecta del 2 al 4 % de la población en la edad media de la vida (Young *et al.*, 1993).

Estos pacientes sufren un sueño interrumpido y fragmentado como consecuencia de que las reiteradas pausas respiratorias que sufren durante las horas de sueño sólo permiten breves periodos de respiración normal cuando el cerebro se despierta.

Esta fragmentación del sueño nocturno produce somnolencia diurna, una marcada disminución del

tiempo de reacción así como dificultades para mantener la atención (Masa *et al.*, 2000).

El número de accidentes automovilísticos reportados por pacientes con SAOS fue entre 2 y 7 veces mayor que en sujetos de igual sexo y edad siendo los pacientes con las formas severas de SAOS los que reportaron la mayor tasa de accidentes.


El SAOS ocupa un lugar destacado entre las alteraciones del sueño por su frecuencia de aparición, mayor morbilidad, elevado riesgo para sufrir o generar accidentes, así como por su impacto negativo sobre la capacidad cognitiva y la calidad de vida.

Además, en un número importante de estudios internacionales se ha verificado mayor incidencia de apneas del sueño en la población de conductores profesionales que en el resto de la población. Los conductores roncadores (un índice objetivo de posible apnea del sueño) tienen un 30 % más de riesgo por accidentes que los que no lo son.

Ahora bien, quiero puntualizar sobre este factor tan importante como causa de accidentes y que tan poco desarrollo ha tenido y la importancia de contemplarlo dentro de la presente ley.

Desde la óptica de la salud pública y la seguridad en las rutas, la somnolencia de los conductores por agotamiento o privación de sueño ha sido comparada a la que manifiestan los sujetos que manejan luego de ingerir bebidas alcohólicas.

Por esta razón solicito en esta ley se previera la incorporación de un artículo que receptara dicha problemática concreta ya que de abordarla estaríamos pudiendo reducir de manera considerable un factor muy importante de causa de accidentes. Sin ir más lejos debo acudir a un ejemplo triste pero concreto de esta problemática que es del accidente ocurrido en Dolores que se llevó la vida de 18 personas.

Accidente que tuvo como causa la afección a  que me refiero.

Entonces considero que esta oportunidad si bien dolorosa es oportuna para plantear como requisito a los conductores profesionales de automotores que para la entrega de la licencia correspondiente realicen el estudio correspondiente para detectar si padecen de fatiga, somnolencia o alguna alteración en el sueño, específicamente el síndrome de apnea obstructiva del sueño.

Desde el Estado se debe dar una respuesta tomando el tema de la seguridad vial como política de Estado.

Prescindiendo de diferencias político-partidarias ya que se trata de un tema que aqueja a toda la sociedad.

Es a través de esta ley que el Poder Ejecutivo pretende dar una respuesta desde el Estado a esta problemática que padecemos los argentinos poniendo en marcha un plan estratégico para combatir la in-

seguridad vial a través de un plan de acción orgánico e integral desde donde se atacan todos los factores que coadyuvan a provocar los accidentes de tránsito así como se refuerzan las acciones de prevención y control desde la Agencia de Seguridad Social.

Por ello, para finalizar quiero manifestar que acompaño este proyecto de ley, porque considero que la seguridad vial debe ser política de Estado, y como tal dar respuesta a un problema acuciante para nuestra sociedad como es la inseguridad vial. Asimismo dejo sentado que se adjuntan los trabajos de investigación realizados que sustentan la incorporación del artículo correspondiente al estudio del síndrome de apnea obstructiva del sueño para enriquecer el debate.

II

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO SOLANAS

Fundamentos del apoyo del señor diputado al proyecto de ley sobre creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Considero como sumamente valiosos los avances realizados en el presente proyecto de ley, mediante el que se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por lo cual lo acompaño positivamente. No obstante ello, entiendo que se deberán tomar decisiones categóricas, que tienen que ver con el estado de los vehículos, el estado de las rutas y capacidad de los conductores.

Muchas de las rutas de nuestro país se encuentran en mal o en regular estado de conservación, a pesar de ello los conductores imprimen a sus modernos y valiosos automóviles, camionetas, motocicletas, ómnibus, camiones, velocidades impresionantes, que ya superan sin ningún esfuerzo los 200 kilómetros por hora en el caso de los tres enunciados en primer término.

Es por eso que las rutas en las cuales se determine su mal estado por tener: huellas, baches, hondonadas, falta de banquetas, ausencia de señalización vertical y horizontal, o incluso por ser extremadamente angostas, o cruces de vías de ferrocarril, puentes angostos, etcétera, la velocidad para todo tipo de vehículos no podrá superar los 80 kilómetros por hora. Sin dudas será una medida que no caerá simpática, pero es la única posible y realmente efectiva. Una vez que esas rutas sean reparadas y queden en perfectas condiciones de transitabilidad, la velocidad autorizada podrá elevarse sólo hasta los 130 kilómetros por hora, siendo esta la máxima permitida en toda la República y de acuerdo a lo determinado por los estudios de la autoridad de aplicación.

Por supuesto que se deberá contar con una firme decisión política, y un accionar eficaz y consciente de Gendarmería Nacional, de las policías provincia-

les municipios, el Poder Judicial, tanto federal como de las provincias, y demás organismos del Estado. Habrá que realizar por todos los medios de comunicación, amplias e intensivas campañas de concientización al respecto.

Lo mismo con los vehículos que no están en condiciones técnicas, con graves problemas o desperfectos en los frenos, sin luces, en mal estado la dirección, los neumáticos, modelos antiguos, y que a una mínima o a cualquier velocidad transitan las rutas ante la mirada indiferente, en la inmensa mayoría de las veces, de las autoridades del Estado, en sus tres jurisdicciones. Esos vehículos no están autorizados para circular, porque no cumplen la normativa vigente.

Así tenemos dos sectores sociales, la clase media y media alta, con automóviles y otra clase de vehículos, cada vez más veloces y los sectores humildes con camiones, camionetas y autos, en mal estado. A ambos habrá que ponerle límites y hacerle cumplir la ley, no hay otra forma posible de solucionar la emergencia de muertos y heridos en nuestras rutas y autopistas.

Por otro lado, vuelvo a insistir, como lo he hecho por diversos medios en esta Honorable Cámara, no es posible autorizar ningún nivel de alcohol en sangre para los conductores: quien ha tomado alcohol o consumido estupefacientes no puede estar al frente del manejo de un vehículo, y en esto también hay que ser inflexible.

A continuación el detalle propuestas legislativas que he realizado en esta Cámara hasta el presente, referidas a la situación vial y del tránsito en nuestro país:

—Expediente 1.234, presentado el 30 de marzo de 2006, modificación al Código Penal sobre la comisión de delito de muerte o lesiones en accidentes de tránsito o delitos cometidos por negligencia o imprudencia.

—Expediente 3.945, presentado el 18 de julio de 2006, modificación al artículo 30 de la ley 24.449. Creación de un dispositivo de seguridad en los automotores para evitar que se desarrollen velocidades superiores a 130 kilómetros por hora.

—Expediente 7.270, presentado el 6 de diciembre de 2006, modificación del artículo 48 de la ley 24.449 de tránsito y seguridad vial, sobre la capacidad de personas para la circulación en motocicletas y/o ciclomotores.

—Expediente 1.462, presentado el 12 de abril de 2007 declarando el estado de emergencia en seguridad vial en todo el territorio de la República Argentina por el término de dos años, prorrogables; implicancias: sesión permanente del Consejo de Seguridad Vial.

—Expediente 1.796, presentado el 26 de abril de 2007 de declaración. Solicitando al Poder Ejecutivo disponga la instrumentación de un programa de pu-

blicidad oficial sobre la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito.

—Expediente 2.038 presentado el 9 de mayo de 2007, de declaración, solicitando al Poder Ejecutivo disponga cumplimentar lo establecido en la ley 24.449, para incorporar como materia permanente la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario.

—Expediente 2.411, presentado el 11 de mayo de 2007 (con media sanción), modificación ley 24.449, sobre equipamiento con cinturones de seguridad en vehículos del transporte público de pasajeros y cascos para motocicletas provenientes de fábrica.

—Expediente 2.858, presentado el 13 de junio de 2007, modificación de la ley 24.449 en su artículo 2º (competencia de Gendarmería Nacional en casos de condiciones peligrosas de transitabilidad).

—Expediente 3.116, presentado el 27 de junio de 2007, Código Procesal Penal, modificación del artículo 311 bis, inhabilitación para conducir en caso de infracción de los artículos 84, 89 y 94, cuando las lesiones o muertes sean consecuencia del uso de automotores.

—Expediente 5.134, presentado el 8 de noviembre de 2007, modificación de los siguientes artículos de la ley 24.449: artículo 8º (Creación del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito); incorporación del artículo 8º bis (Creación de una red informática interprovincial); artículo 11 (Edades mínimas para conducir); 34 (Revisión Técnica Obligatoria); 48 (Prohibiciones) y 72 (Retención preventiva).

—Expediente 5.135, presentado el 8 de noviembre de 2007, fabricación y comercialización de bicicletas: incorporación de espejos retrovisores, casco protector, timbre, bocina o similar, luces y señalización reflectaria como medida de seguridad.

Además le hago saber a mis pares, que en mi condición de diputado provincial en Entre Ríos, soy autor de la ley 9.588, sancionada en 2004, que establece la obligatoriedad de la materia Educación vial en todos los niveles de enseñanza, la cual lamentablemente no ha sido reglamentada aún.

No cabe duda de que para terminar con el flagelo de las muertes en las rutas deben adoptarse medidas drásticas y que cada día son más los vehículos que se ofrecen al público con más potencia en sus motores, cuando el automóvil desarrolla más velocidad más caro es, como si esto fuera lo único importante en un automóvil.

Y si bien es cierto que existen grandes avances en cuanto a la seguridad interior en los vehículos, también es cierto que la velocidad que desarrollan es cada vez mayor, por eso debemos limitar el máximo autorizado, para evitar que las muertes en las rutas siga siendo un problema que no tiene solución. La imprudencia humana unida a la falta de solidaridad en el otro llevan a que quien conduce un automóvil se desentienda de que en la ruta, en los caminos, en las calles, también circulan otras personas y que su vida vale tanto como la de él.

La solidaridad debe estar siempre presente cuando una persona se sube al volante de un auto y comienza la travesía, se debe pensar que del otro lado también hay vidas que deben ser preservadas, es por ello que la limitación a una velocidad máxima unida a controles efectivos y severos que sancionen las transgresiones son algunas de las medidas conducentes para terminar definitivamente con tremendo problema. Si la sanción al incumplidor es severa para que haga que el trasgresor reflexione y tome real conciencia de que no puede manejar a una velocidad mayor que la autorizada, será un paso más adelante para evitar que continúen los accidentes con su secuela de heridos y víctimas fatales.

Para finalizar, es oportuno manifestar que solamente los cambios beneficiosos se producirán cuando toda la sociedad, o la mayor parte de la misma, entienda que el respeto por las normas, todas, entre ellas las de tránsito, el apego a la ley, harán que podamos desarrollarnos con mejores posibilidades todos. Necesitamos un cambio cultural que implique la aceptación de la responsabilidad individual en pos de la armonía comunitaria. No es posible seguir buscando culpables, siempre en los demás; cada uno debe hacerse responsable en toda la dimensión de la palabra, de sus propios actos. Sobre todo cuando la falta es merecedora de la sanción o el reproche.

Es una grave falta conducir en exceso de velocidad, es una falta gravísima cruzar un semáforo en rojo o no respetar la doble línea amarilla, es una falta gravísima conducir luego de haber consumido alcohol o estupefacientes, es una falta gravísima conducir sin haber realizado los exámenes correspondientes para recibir el carné. Por supuesto que allí debe estar o debió estar el Estado haciendo bien las cosas, pero también es momento de ser buenos ciudadanos.