REPÚBLICA ARGENTINA

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

(PROVISIONAL)

CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

24° Reunión - 2° Sesión extraordinaria - 27 de febrero de 2008

Presidencia del señor vicepresidente de la Nación, D. **Julio César Cleto Cobos** y del señor vicepresidente 1° del H. Senado, D. **Juan Carlos Marino**

Secretarios: señor D. **Juan Héctor Estrada** y señor D. **Luis Alberto Tieppo**

Prosecretarios: señor D. **Juan J. Canals**, señor D. **Mario Daniele** y señor D. **Gustavo Carlos Vélez**

PRESENTES

BASUALDO,, Roberto Gustavo
BIANCALANI, Fabio Darío
BONGIORNO, María José
BORTOLOZZI de BOGADO, Adriana Raquel
CABANCHIK, Samuel Manuel
CALCAGNO Y MAILLMAN, Eric
CASTILLO, Oscar Aníbal
COLAZO, Mario Jorge
COLOMBO DE ACEVEDO, María Teresita Del Valle
CORRADI DE BELTRÁN, Ana María
CORREGIDO, Elena MErcedes
DÍAZ, María Rosa
ESCUDERO, Sonia Margarita
ESTENSSORO, María Eugenia
FELLNER, Liliana Beatriz
FERNÁNDEZ, Nicolás Alejandro
FILMUS, Daniel Fernando
FORSTMANN, Selva Judith
FUENTES, Marcelo Jorge
GALLEGO, Silvia Ester
GIOJA, César Ambrosio
GIRI, Haide Delia
GIUSTI, Silvia Ester
GIUSTINIANI, Rubén Héctor
GUASTAVINO, Pedro Guillermo Ángel
GUINLE, Marcelo Alejandro Horacio
ITURREZ DE CAPELLINI, Ada del Valle
JENEFES, Guillermo Raúl
LATORRE, Roxana Itatí
LORES, Horacio
MARÍN, Rubén Hugo
MARINO,Juan Carlos
MARTÍNEZ, Alfredo Anselmo
MARTÍNEZ, José Carlos
MASSONI, Norberto
MAYANS, José Miguel Ángel
MAZA, Ada Mercedes
MENEM, Carlos Saúl
MIRANDA, Julio Antonio
MORALES, Gerardo Rubén
NEGRE DE ALONSO, Liliana Teresita
NIKISCH, Roy Abelardo
OSUNA, Blanca Inés
PAMPURO, José Juan Bautista
PARRILLI, Nanci María Agustina
PERCEVAL, María Cristina
PÉREZ ALSINA, Juan Agustín
PÉRSICO, Daniel Raúl
PETCOFF NAIDENOFF, Luis Carlos
PICHETTO, Miguel Ángel
PINCHETTI de SIERRA MORALES, Delia Norma
QUINTELA, Teresita Nicolasa
REUTEMANN, Carlos Alberto
RÍOFRÍO, Marina Raquel
RÍOS, Roberto Fabián
RODRÍGUEZ SAÁ, Adolfo
ROMERO, Juan Carlos
ROSSI, Carlos Alberto
SAADI, Ramón Eduardo
SALAZAR, Carlos Eduardo
SÁNCHEZ, María Dora
SANZ, Ernesto Ricardo
TORRES, Eduardo Enrique
TROADELLO, Mónica
URQUÍA, Roberto Daniel
VERA, Arturo
VERANI, Pablo
VIGO, Élida María
VIUDES, Isabel Josefa

AUSENTES CON AVISO

GONZÁLEZ DE DUHALDE, Hilda Beatriz
RACHED, Emilio Alberto
VIANA, Luis Alberto

SUMARIO

1. Asuntos entrados. Mensaje solicitando acuerdo
2. Retiro de un acuerdo
3. Acuerdos
4. Embajador extraordinario y plenipotenciario **(OD 1202)**
5. Director del Banco Central de la República Argentina **(OD 1203)**
6. Directora del Banco Central de la República Argentina **(CD 1204)**
7. Solicitud de licencia
8. Juramento de señor prosecretario de Coordinación Operativa
9. Consideración en conjunto de proyectos sobre tablas

S. 3791/07:	Fiesta Nacional de la Vendimia.
S. 3770 - 3777/07:	Medidas frente al brote de fiebre amarilla en Paraguay y Brasil
S. 3778/07:	Pesar por el fallecimiento del legislador Elvio Vitali.
S. 3790/07:	Declaración de interés de la obra del escritor Raúl Osvaldo Coronel.
S. 3761/07:	Octava Feria del Libro Chaqueño y Regional.
S. 3702/07:	Galardón para el Museo de Arte Contemporáneo de Salta.
S. 3734/07:	Pesar por el fallecimiento del compositor y cantor Carlos Alberto Nieto.
S. 3732/07:	Repudio de los atentados contra el presidente de Timor Oriental.

10. Modificación Ley 24.449. Agencia Nacional de Seguridad Vial
11. Apéndice:
    I. Asuntos entrados.
    II. Asuntos considerados y sanciones del H. Senado.
    III. Actas de votación.
    IV. Inserciones.

Nota: Los asuntos cuyos textos fueron leídos por Secretaría se incluyen en la versión taquigráfica; el resto figura en el Apéndice.

— En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a las 16 y 18 del miércoles 27 de febrero de 2008:

Sr. Presidente. — Queda abierta la segunda sesión extraordinaria.

1. Asuntos entrados. Mensaje solicitando acuerdo

Sr. Presidente. — De conformidad con lo dispuesto por el artículo 187 del Reglamento, la Presidencia informa que se ha dado cuenta en el sitio de Intranet de la lista de asuntos ingresados hasta la fecha, a efectos de que los señores senadores se sirvan efectuar las manifestaciones que estimen pertinentes. [1]

Sin perjuicio de ello, por Secretaría se procederá a dar lectura del mensaje remitido por el Poder Ejecutivo nacional solicitando prestar acuerdo con el objeto de cumplir lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento del Honorable Senado de la Nación.

Sr. Secretario (Estrada)**. —** Mensaje 249/08 del Poder Ejecutivo solicitando acuerdo para designar embajador extraordinario y ministro plenipotenciario a don José María Vázquez Ocampo.

Además, en el día de la fecha entraron dos pedidos de acuerdo más, que no llegaron a incorporarse esta mañana en la página *web*, pero que los tengo en el estrado y que para poder continuar adelante le voy a dar lectura.

Se trata de un mensaje solicitando acuerdo para la designación al grado inmediato superior a partir del 31 de diciembre de 2007 de los brigadieres Luis Edmundo Paris y Rafael Ignacio Márquez.

2. Retiro de un acuerdo

Sr. Presidente. — Corresponde considerar el retiro del mensaje del Poder Ejecutivo 1883, del 6 de diciembre de 2007, por el cual se solicitara acuerdo para designar, en los términos del artículo 99 inciso 4°, como juez del Juzgado Federal de Primera Instancia de Catamarca, provincia de Catamarca, al doctor Víctor Manuel Mauricio Monti Herrera.

Sr. Guinle. — El voto por la afirmativa implica el retiro del acuerdo.

Sr. Castillo. — Señor presidente: si bien es cierto que el retiro es una facultad que le compete al Poder Ejecutivo —lo nuestro es solamente prestar anuencia—, de manera que no nos cabe hacer ninguna oposición ni merituación sobre el tema, solamente quiero que se me permita abstener en esta votación.

Sr. Presidente. — Se va a votar la autorización para la abstención del senador Castillo.

En consideración. Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

— Se practica la votación.

Sr. Presidente. — Resulta aprobada la abstención.

Sr. Presidente. — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

— Se practica la votación.

Sr. Presidente. — Resulta aprobado el retiro del pedido de acuerdo. [i]

3. Acuerdos

Sr. Presidente. — Pasamos a sesión de acuerdos.

Tiene la palabra el presidente de la Comisión de Acuerdos, senador Guinle.

Sr. Guinle. — Señor presidente: en realidad, tenemos tres pliegos, conforme lo acordado en el plan de labor. El acuerdo que se presta al señor don Guillermo Emilio Nielsen como embajador extraordinario y plenipotenciario, conforme el artículo 5° de la Ley del Servicio Exterior de la

[1] Ver el Apéndice.

Nación.

Y los acuerdos a Carlos Domingo Sánchez y Gabriela Ciganotto, conforme lo establecido en el artículo 7° de la Carta Orgánica del Banco Central.

Se trata de dictámenes que fueron dictados por unanimidad; no hay disidencia. Obviamente que tanto en un caso como en el otro se han llevado a cabo las audiencias públicas correspondientes y, reitero, los dictámenes respectivos fueron firmados sin ningún tipo de disidencia.

Así que lo que le pediría es pasar a votarlos en forma individual, salvo que haya alguna observación u objeción. Y obviamente si tampoco hay observación, a mano alzada, salvo alguna expresión que algún senador quiera hacer en algún caso en particular.

Sr. Presidente. — Bueno; pasamos entonces a votar...

Sr. Rodríguez Saá. — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — ¿El senador Rodríguez Saá quiere hacer alguna observación?

Sr. Rodríguez Saá. — Sí; voy a votar en contra del acuerdo para el embajador Guillermo Nielsen por haber sido el responsable de la negociación de la deuda externa argentina. En ese sentido creo, según mi convicción, que cuando la historia la juzgue con tranquilidad, 0será vista como una mala negociación; y él es el responsable.

En consecuencia, por convicciones personales voy a votar en contra de este acuerdo.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el senador Cabanchik.

Sr. Cabanchik. — Señor presidente: ¿vamos a votar cada uno de los tres pliegos...?

Sr. Presidente. — Vamos a votar —como lo decía el presidente de la Comisión y miembro informante— uno por uno. Se solicitó el voto manual, no electrónico; pero me parece que, habiendo diferencias, corresponde votar electrónicamente.

4. Embajador extraordinario y plenipotenciario (OD 1202)

Sr. Presidente. — Corresponde considerar el dictamen de la Comisión de Acuerdos en el mensaje del Poder Ejecutivo por el que se solicita acuerdo para nombrar embajador extraordinario y plenipotenciario a don Guillermo Emilio Nielsen. Se aconseja aprobar un proyecto de resolución.

Sr. Secretario (Estrada)**. —** Quiero aclarar que estos tres acuerdos tienen orden del día impreso con fecha 15 de febrero. Es decir que desde el punto de vista reglamentario tienen término cumplido, de modo que no corresponde la habilitación sobre tablas.

Sr. Presidente. — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

— Se practica la votación por medios electrónicos.

Sr. Secretario (Estrada)**. —** Se registran 59 votos por la afirmativa y 2 por la negativa.

— El resultado de la votación surge del Acta N° 1. [1]

Sr. Presidente. — Queda aprobada la resolución. Se harán las comunicaciones correspondientes.[1]

Sr. Secretario (Estrada)**. —** ¿Los otros dos pliegos se votan en una sola votación o procedemos también de esta manera? Me refiero a los pliegos de Sánchez y Ciganotto.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el senador Guinle.

Sr. Guinle. — La propuesta era votar a mano alzada salvo que hubiera alguna observación. Como la hubo en el caso del pliego anterior por parte del senador Rodríguez Saá, la Presidencia

[1] Ver el Apéndice.

ha optado por lo que corresponde.

Si no hay observaciones se pueden votar los dos en una sola votación y a mano alzada, pero si las hubiera obviamente deberíamos repetir la electrónica.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el senador Cabanchik.

Sr. Cabanchik. — Yo pediría que se haga de la misma forma que antes porque nosotros tenemos nuestros reparos en este tema, más allá de que los explicitemos o no.

Sr. Pichetto. — ¡Tardamos más en discutir! Votemos los pliegos uno por uno con la tarjeta.

5. Director del Banco Central de la República Argentina (OD 1203)

Sr. Presidente. — Corresponde considerar el dictamen de la Comisión de Acuerdos en el mensaje del Poder Ejecutivo por el que se solicita acuerdo para designar director del Banco Central de la República Argentina al contador don Carlos Domingo Sánchez. Se aconseja aprobar un proyecto de resolución.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

— Se practica la votación por medios electrónicos.

Sr. Secretario (Estrada)**. —** Se registran 60 votos por la afirmativa y 2 por la negativa.

— El resultado de la votación surge del Acta N° 2.[1]

Sr. Presidente. — Queda aprobada la resolución. Se harán las comunicaciones correspondientes.[1]

6. Directora del Banco Central de la República Argentina (CD 1204)

Sr. Presidente. — Corresponde considerar el dictamen de la Comisión de Acuerdos en el mensaje del Poder Ejecutivo por el que se solicita acuerdo para designar directora del Banco Central de la República Argentina a la contadora doña Gabriela Ciganotto. Se aconseja aprobar un proyecto de resolución.

En consideración en general.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

— Se practica la votación por medios electrónicos.

Sr. Secretario (Estrada). — Se registraron 60 votos afirmativos, 2 votos negativos y ninguna abstención.

La votación resulta afirmativa.

— El resultado de la votación surge del Acta N° 3. [1]

Sr. Presidente. — Queda aprobada la resolución. Se harán las comunicaciones correspondientes.[1]

7. Solicitud de licencia

Sr. Presidente. — Corresponde someter nuevamente a consideración el pedido de licencia y autorización del señor senador Eric Calcagno para desempeñarse en el Poder Ejecutivo, solicitud que había quedado pendiente en la sesión anterior.

Tiene la palabra el señor senador Pichetto.

Sr. Pichetto. — Señor presidente: voy a ser muy breve con respecto a este tema: el senador

[1] Ver el Apéndice.

Calcagno solicita una licencia por el plazo de seis meses para cumplir funciones como subsecretario de la Pequeña y Mediana Empresa y Desarrollo Regional. Este Senado cuenta con antecedentes reiterados, en distintas instancias políticas, en gobiernos del justicialismo y también de la Unión Cívica Radical, en los que ha habido casos de diputados o senadores que transitoriamente han cumplido funciones en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional y el Congreso les ha otorgado la licencia que han solicitado. Como bloque del oficialismo no vemos ningún reparo en el otorgamiento de esta licencia; en consecuencia, vamos a votar positivamente la petición que ha formulado el senador Calcagno.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Sanz.

Sr. **Sanz**. — Señor presidente: fuimos nosotros los que en la última sesión pedimos una postergación del asunto hasta este momento y lo hicimos con el ánimo de poder analizar este pedido de licencia con un poco más de tiempo, pero sin la intención de apartarnos de los antecedentes parlamentarios, que conocemos. Es más, hemos avalado dichos antecedentes con nuestro propio voto. Por ejemplo, recuerdo que el último caso fue el de la entonces senadora por Santa Cruz, Alicia Kirchner, quien solicitará licencia para ocupar el Ministerio de Desarrollo Social.

Hoy vamos a ser contestes con esos antecedentes y vamos a apoyar el pedido de licencia no sin hacer una reflexión, que espero se tome en cuenta. Este es un caso especial en cuanto a que hay un nuevo gobierno que asumió a partir del 10 de diciembre, el senador también había asumido su mandato e inmediatamente pidió licencia para ocupar un cargo en el Poder Ejecutivo, y dentro de seis meses esta licencia se vence. Probablemente, hay que reflexionar o evaluar en el ámbito del Poder Ejecutivo y del propio Senado porque si el cargo va a ser ocupado hasta la finalización del mandato del Poder Ejecutivo, creo que no es bueno dejar a una provincia con una representación menguada. Pero eso es ya una cuestión que excede a la votación de hoy y a nuestro propio bloque. En síntesis, vamos a acompañar el pedido de licencia, señor presidente.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra la señora senadora Estenssoro.

Sra. Estenssoro. — Señor presidente: los senadores de la Coalición Cívica no vamos a apoyar este pedido de licencia porque creemos que la Constitución Nacional establece que cada distrito debe tener tres senadores, es un rol muy importante el que cumplimos. Dejar a una provincia con una representación menor a la que establece la Constitución Nacional, y en la que, además, la población está esperando tener a sus representantes, me parece que no corresponde, por más que existan antecedentes al respecto; tal vez es el momento de cambiarlos.

Creo que siempre es un honor ser electo senador o senadora. Y si uno acepta una función en el Ejecutivo, me parece que lo que corresponde es dejar esa vacante para que asuma el suplente.

Sr. Presidente.— Tiene la palabra el señor senador Guinle.

Sr. Guinle.— Señor presidente: simplemente, quiero reafirmar la posición del presidente de mi bloque. No sólo cuentan los precedentes inmediatos; y es cierto que estos pueden cambiarse a futuro. Sin embargo, también es verdad que lo que alguna vez acá se discutió con el pedido de licencia del entonces senador Capitanich era si había o no un pedido de autorización previo, que es lo que la Constitución prevé. Digo esto porque hay normas que juegan con la Constitución en función de la autorización y con el Reglamento propio de este cuerpo.

Creo que es correcto el pedido, pero hay que encuadrarlo diciendo —como lo especifica nuestro Reglamento— que la autorización y la licencia que vamos a otorgar al funcionario que ocupará un cargo en el Ejecutivo se vincula, específicamente, con el ejercicio legislativo del año 2008. En efecto, este precedente también se fijó con el pedido de licencia solicitado por la ex senadora Alicia Kirchner, que se votó en febrero, donde se dejó en claro que el mandato o la

licencia afectaba el período legislativo siguiente, es decir, el de 2008.

En consecuencia, debemos dejar en claro los términos en que fue redactada la petición, que comienza con el período ordinario y que finaliza en la fecha en que el senador o futuro funcionario lo está pidiendo. Efectivamente, deben quedar manifestadas con claridad las fechas de inicio y de finalización de la licencia, al igual que el período afectado, que es el 2008.

Sr. Pichetto. — Concretamente, que se conceda la licencia, sin goce de dieta, a partir del 1º de marzo de 2008, por el término de seis meses, de acuerdo a lo establecido por el artículo 72 de la Constitución Nacional.

Sr. Presidente.— Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

— Se practica la votación por medios electrónicos.

Sr. Secretario (Estrada)**.—** Se registran 59 votos por la afirmativa y 3 votos por la negativa.

— El resultado de la votación surge del Acta N° 4. [1]

Sr. Presidente.— Señora senadora Quintela: sírvase manifestar su voto a viva voz.

Sr. Quintela. — Afirmativo.

Sr. Secretario (Estrada).— En consecuencia, los votos afirmativos son 60.

Sr. Presidente.— Queda aprobada la licencia.[1]

8. Juramento de señor prosecretario de Coordinación Operativa

Sra. Negre de Alonso.— Señor presidente: oportunamente, el señor prosecretario de Coordinación Operativa no pudo prestar juramento debido a un inconveniente. Como en este momento se encuentra en el hemiciclo, quisiera saber, si con el asentimiento de los señores senadores, existe la posibilidad de que pueda hacerlo.

— Asentimiento.

Sr. Presidente.— Sí, señora senadora.

Sra. Negre de Alonso.— Muchas gracias.

— Ingresa en el recinto el señor prosecretario de Coordinación Operativa, licenciado Gustavo Carlos Vélez.

Sr. Presidente.— Licenciado don Gustavo Carlos Vélez: ¿Juráis a la Patria, por Dios y estos Santos Evangelios desempeñar debidamente el cargo de prosecretario de Coordinación Operativa del Honorable Senado de la Nación que os ha sido confiado y obrar en todo de conformidad con lo que prescribe la Constitución Nacional?

Sr. Vélez.— ¡Sí, juro!

Sr. Presidente.— Si así no lo hiciereis, que Dios y la Patria os lo demanden. Felicitaciones. *(Aplausos).*

9. Consideración en conjunto de proyectos sobre tablas

Sr. Presidente. — Pasamos a la consideración de los temas cuyo tratamiento sobre tablas ha sido propuesto en la reunión de labor parlamentaria, y que por Secretaría se enunciarán.

Sr. Secretario (Estrada). — Dado que los proyectos de declaración —han sido agregados tres, que voy a enumerar expresamente— son muy pocos, y luego corresponde la consideración del proyecto vinculado a la cuestión vial, si los bloques están de acuerdo...

Sr. Presidente. — Hay tres proyectos de declaración. Es decir, son muy pocos. Lo que se está proponiendo es tratarlos...

Sr. Pichetto. — Pido la palabra.

---

[1] Ver el Apéndice.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Pichetto.

Sr. Pichetto. — Señor presidente: habíamos incorporado tres proyectos más, respecto a los cuales pedí al Secretario que hiciera la consulta con los demás bloques, que tienen que ver con una Feria del Libro, con la Vendimia, etcétera.

Sr. Secretario (Estrada). — Exactamente.

Respecto a estos proyectos, obviamente, hay que habilitar el tratamiento sobre tablas.

Los proyectos son los siguientes: S. 3791/07, de las señoras senadoras Troadello y Perceval, declarando de interés la realización de la Fiesta Nacional de la Vendimia; proyecto unificado de los señores senadores Negre de Alonso y Rodríguez Saá y del señor senador Petcoff Naidenoff vinculado con el brote de fiebre amarilla en Paraguay y Brasil y solicitando se adopten medidas conducentes a profundizar la ayuda y optimizar los recursos respectivos; proyecto de declaración S. 3778/07, de la señora senadora Perceval, expresando tristeza por el fallecimiento del legislador porteño Elvio Vitali, ocurrido el 16 de febrero pasado.

Los tres proyectos nuevos son: el contenido en el expediente S. 3790/07, proyecto declaración de la señora senadora Corregido, declarando de interés parlamentario la obra del escritor e investigador chaqueño Raúl Osvaldo Coronel; expediente S. 3761/07, proyecto de declaración de la misma señora senadora, declarando de interés cultural la Octava Feria del Libro Chaqueño y Regional, y expediente S. 3702, proyecto de declaración de la señora senadora Escudero por el que se expresa beneplácito por el galardón obtenido por Museo de Arte Contemporáneo de Salta, reconocido como Museo del Año.

Sr. Presidente. — En consideración.

Tiene la palabra el señor senador Cabanchik.

Sr. Cabanchik. — Señor presidente: por supuesto, estamos totalmente de acuerdo con que se incorporen estos proyectos de declaración en la sesión. Es más, por el contenido de muchos de ellos, realmente, me hubiera gustado presentarlos a mí.

También celebro que ahora estemos haciendo algo reglamentario, como es aceptar la incorporación de proyectos de declaración en este período extraordinario de sesiones.

Sin embargo, en la sesión pasada, quizá debido a una interpretación distinta del Reglamento —esto quiero dejarlo en claro para las actas de la sesión—, no se me permitió presentar un proyecto para su consideración sobre tablas, para el cual, claramente, no había habido tiempo para su presentación por mesa de entradas.

En ese momento, el argumento fue que eso era antirreglamentario, dado que estábamos en el período de sesiones extraordinarias. A pesar de ello, ahora se está dando lugar a la inclusión de proyectos de declaración.

Simplemente, quiero dejar asentada esa diferencia existente entre el criterio que se siguió la vez pasada y el que se sigue en esta sesión, que es el que naturalmente corresponde.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Pichetto.

Sr. Pichetto. — Señor presidente: seré muy breve.

Simplemente, quiero aclarar que nosotros no nos opusimos a ese tratamiento porque se tratara de un proyecto de declaración, sino por una posición de carácter político, que expliqué en el marco de la reunión de labor parlamentaria del otro día.

Así que no fue un tema de oposición al proyecto de declaración en general, sino que consideré que no lo debíamos votar. Esa fue mi posición aquí en el recinto.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra la señora senadora por Tierra del Fuego, María Rosa Díaz.

Sra. Díaz. — Señor presidente: soy nueva en este recinto, pero me quedó muy claro que el senador Pichetto explicó claramente que no se podía incorporar ese proyecto por una cuestión reglamentaria, es decir, porque en las sesiones extraordinarias se tratan los temas que envía el

Poder Ejecutivo. Me pareció bien aceptarlo.

Parece una pavada, pero a veces con las pavadas también nos oponemos. No lo explicó como una cuestión política; lo explicó como una cuestión reglamentaria.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Pichetto.

Sr. Pichetto. — Habría que consultar el Diario de Sesiones. Si es así, pido disculpas. Lo que sí debo señalar es que de ninguna manera nosotros íbamos a aceptar el tratamiento que planteó el senador Cabanchik, porque en ese mismo momento la persona que él repudiaba estaba siendo recibida por el Poder Ejecutivo nacional. Y la presidenta dijo lo que dijo y todo el mundo sabe cuál fue el comportamiento del gobierno. Así que nosotros también cumplimos con nuestro deber después, al recibirlo en el ámbito del Congreso.

De todas maneras, siempre hemos tenido una actitud de flexibilidad y yo soy un hombre que trato de cumplir con la palabra. Quienes me conocen saben que siempre me manejo tratando de respetar la palabra empeñada. Entonces, si me equivoqué o si es cierto lo que dijo la senadora, hago un *mea culpa*.

Sr. Presidente. — Queda aclarado.

Sr. Secretario (Estrada)**. —** Faltan dos proyectos: el expediente S-3734/07, proyecto de declaración de la senadora Escudero por el cual se declara profundo pesar por el fallecimiento del cantor y compositor salteño Carlos Alberto Nieto, conocido artísticamente como "El Chango Nieto" y el S-3732/07, proyecto de declaración de la senadora Escudero, por el que se condenan los atentados perpetrados el pasado 11 de febrero contra el presidente de Timor Oriental, D. José Ramos Horta, quien fuera gravemente herido, y contra la caravana en la que viajaba el primer ministro del país, D. Xanana Gusmao, y su adhesión a los pronunciamientos del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas.

Sr. Presidente. — Corresponde considerar, en primer término, el tratamiento sobre tablas.

— Se practica la votación.

Sr. Presidente. — Aprobado.

— Los proyectos en consideración, cuyos textos se incluyen en el Apéndice, son los siguientes:

S. 3791/07:	Fiesta Nacional de la Vendimia.
S. 3770 - 3777/07:	Medidas frente al brote de fiebre amarilla en Paraguay y Brasil
S. 3778/07:	Pesar por el fallecimiento del legislador Elvio Vitali.
S. 3790/07:	Declaración de interés de la obra del escritor Raúl Osvaldo Coronel.
S. 3761/07:	Octava Feria del Libro Chaqueño y Regional.
S. 3702/07:	Galardón para el Museo de Arte Contemporáneo de Salta.
S. 3734/07:	Pesar por el fallecimiento del compositor y cantor Carlos Alberto Nieto.
S. 3732/07:	Repudio de los atentados contra el presidente de Timor Oriental.

Sr. Presidente. — En consideración en general.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

— Se practica la votación.

Sr. Presidente.— Quedan aprobados.[1]

10. Modificación Ley 24.449. Agencia Nacional de Seguridad Vial

Sr. Presidente. — Corresponde considerar el dictamen de la comisiones de Infraestructura, Vivienda y Transporte y de Presupuesto y Hacienda en los proyectos de ley de diversos señores senadores por los que sea crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se modifica la Ley 24449 y otras cuestiones conexas. (S-3775/07)

[1] Ver el Apéndice.

Tiene la palabra el señor senador Ríos.

Sr. Ríos. — Si me permite, antes de iniciar el tratamiento del tema, podríamos cerrar la lista de oradores.

Sr. Presidente. — Es una moción de orden.

Tiene la palabra el señor senador Martínez.

Sr. Martínez (J. C.) .— Lo que planteó el senador, ¿es una moción de orden concreta?

Sr. Presidente. — El senador presenta como moción de orden que se abra y se cierre la lista de oradores.

Sr. Martínez (J. C.) .— Que quede expresa constancia de que nuestro bloque se opone a este tipo de práctica. ¿Cuál es el problema de un debate abierto? Y si tenemos que extendernos en el tiempo no veo cuál es el inconveniente, porque de eso se trata la discusión parlamentaria.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Pichetto.

Sr. Pichetto. — No estamos limitando el derecho a hacer uso de la palabra.. Lo que pedimos es que por Secretaría se elabore la lista de oradores, que se le dé lectura y establezca una hora para la votación. Esto es de forma en el Congreso. Los parlamentos funcionan así. Esto no es la Sociedad de Fomento de Lanús o de Lomas de Zamora, con todo el respeto que tengo por las sociedades de fomento. Estamos en el Parlamento argentino y este es el Senado de la Nación. Estamos haciendo una propuesta que está dentro del marco reglamentario. Hacemos la lista, el que quiera anotarse se anota y tenemos una hora previsible de cierre del debate y de votación.

Sr. Sanz. — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — Perdón, senador Sanz. Está primero el senador Cabanchik.

Sr. Cabanchik. — Le cedo el uso de la palabra al senador Sanz.

Sr. Sanz. — Nosotros hemos apoyado la moción de orden de abrir la lista de oradores, anotarse y luego cerrarla porque en realidad es una práctica, y como bloque opositor jamás podríamos apoyar una moción que vaya en contra de la libertad de expresión, de la amplitud de la participación y, mucho menos, del cercenamiento de la palabra. Lo hemos hecho en este sentido porque, en realidad, siempre lo hicimos así. Por eso, quiero que quede claro que nosotros, como bloque de la oposición, apoyamos esto.

Solamente a los efectos de ordenar proponemos que cada bloque diga quienes son los legisladores que harán uso de la palabra y, a partir de ahí, que se conforme una lista de oradores.

Sr. Presidente. — Senador por Tierra del Fuego: ¿quiere agregar algo a esta discusión?

Sr. Martínez (J.C.) — Sí, por supuesto. Quizá sea práctica de este Parlamento tener un horario de votación previsible, y me parecería inclusive lógico si hubiera un trabajo previo, consensuado, donde se hayan establecido los plazos para revisar el dictamen final. Y ayer quedó más que claro que había cuestiones que se irían modificando sobre la marcha en el recinto. Por ello, es lógico que la lista de oradores quede abierta para dar un amplio debate. De esto se trata en esta casa del pueblo en la que se debate todo. De esta forma no quedarán dudas y se podrán ir corrigiendo cosas sobre la marcha haciendo uso del derecho a réplica. Eso es, simplemente, lo que he planteado, señor presidente.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el senador Guinle.

Sr. Guinle. — Más allá de que sea una cuestión reglamentaria, siempre va a tener derecho a réplica, porque va a poder pedir interrupciones, sobre todo si hay modificaciones, hechas en el recinto a partir de la discusión. Obviamente, el debate siempre ha sido amplio. Se ha permitido que todos hablen. Y, a veces, no se habla en cuestiones en las que pretendemos simplemente votar, como respecto de esta licencia que pasó, sobre la que habíamos acumulado una pila de antecedentes por si había un debate para traer los antecedentes de las otras cámaras, desde la licencia de Pugliese, y demás.

Entonces, el debate se puede generar de manera muy amplia, puede haber derecho a réplica, interrupciones. Se puede debatir e ir agregando cada una de las cuestiones...

Sr. Sanz. — ¿Me permite una interrupción?

Sr. Guinle. — Adelante, senador.

Sr. Presidente. — Para una interrupción, tiene la palabra el senador Sanz.

Sr. Sanz. — Señor presidente: quiero ratificar una concepción desde la oposición. Yo prefiero toda la vida este sistema, porque si uno obligara al oficialismo, con su número, a aplicar estrictamente el Reglamento, esto sería precisamente contraproducente para el debate amplio y participativo. Es mucho más amplio, participativo y dinámico esto de anotarse, cerrar la lista de oradores y, luego —como aquí se ha dicho—, permitir interrupciones, que aplicar estrictamente el Reglamento.

Como opositor, tengo esto absolutamente claro, presidente. Por eso he apoyado esa moción de orden.

Sr. Presidente. — Continúa en el uso de la palabra el senador Guinle.

Sr. Guinle. — Señor presidente: retomo y termino.

El senador Sanz ha reconocido siempre en quienes han presidido el Senado —lo que en algún momento, provisoriamente, me tocó—, por lo menos desde que él está acá, esa amplitud de criterio que he permitido que las minorías se explayen largamente sobre las cuestiones que han querido expresar en este recinto. Lo manifestó y lo ha vuelto a manifestar ahora en la elección del presidente provisional, senador Pampuro.

En consecuencia, no hay peligro de mordaza, o de no discutir. Por lo contrario, habrá amplitud de debate. Cuando quieran interrupciones, las va a haber. Si hay disidencias con la redacción final, también se va a poder volver a discutir. Es simplemente un problema de ordenamiento reglamentario para saber hora previsible en la que pueda terminar el debate de esta cuestión. Es algo que nosotros tenemos como práctica y que, como bien ha dicho el senador Sanz, no ha permitido nunca que se amordace a quien quisiera hablar, aun a destiempo, algo que nos ha pasado. Teníamos una célebre amiga, acá, que siempre pedía hablar cuando todos habían terminado, a la cual se le daba la palabra para que pudiera expresar su opinión.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el senador Pichetto.

Sr. Pichetto. — Este es un debate ridículo. Acá nadie está limitando el uso de la palabra a nadie. Si el senador por Tierra del Fuego quiere hablar, que se anote. Además, este es el debate en general. Después, en particular, puede pedir la palabra y hacer las correcciones que quiera.

Y recomendamos estudiar el Reglamento del Senado, que es sabio y permite la participación plena de todos. Además, tenemos la costumbre de hacer debates amplios; generalmente por los bloques pueden hablar varios senadores sin ningún límite de tiempo.

Por lo tanto, como considero ridículo hacer un debate acerca de este tema, propongo que se termine esta discusión y que se vote la moción. Además, el senador por Tierra del Fuego podrá cambiar las reglas de juego cuando tenga en este recinto la mayoría parlamentaria. Pero por ahora no las puede cambiar.

En consecuencia, solicito que se pase a votación y se termine esta discusión totalmente estéril y que nos hace perder tiempo.

Sr. Presidente. — Ya se ha votado, senador Pichetto.

Si ningún senador quiere dejar constancia de su voto en disidencia, por Secretaría se dará lectura a la lista de oradores.

Sra. Perceval. — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra la señora senadora Perceval.

Sra. Perceval. — Señor presidente: es para solicitar que se voten las inserciones antes de que

comience el debate, ya que son varios los senadores y senadoras anotados. De esa forma, quien lo desee, podrá optar por insertar su exposición.

Sr. Presidente. — Si no se hace uso de la palabra, se van a votar las inserciones.

— Se practica la votación.

Sr. Presidente. — Aprobado.[1]

Tiene la palabra el señor senador Sanz.

Sr. Sanz. — Señor presidente: por el Bloque de la Unión Cívica Radical cerrará el señor senador Gerardo Morales.

Sr. Presidente. — Por Secretaría se dará lectura a la lista de oradores.

Sr. Secretario (Estrada)**. —** Se han anotado los siguientes senadores: Ríos, Martínez, Pinchetti de Sierra Morales, Cabanchik, Lores, Parrilli, Rossi, Giustiniani, Pérsico, Escudero, Estenssoro, Martínez José, Iturrez de Cappellini, Castillo y Rodríguez Saá; y cierran los senadores Morales y Pichetto.

Se han agregado los senadores Urquía y Pérez Alsina.

Sr. Presidente. — Se va a votar el cierre de la lista de oradores que acaba de ser leída.

— Se practica la votación.

Sr. Presidente. — Queda cerrada la lista de oradores.

Sr. Fernández. — Señor presidente: ¿se puede estimar un horario de votación, calculando diez minutos por orador, más o menos?

Sr. Presidente. — Si cada uno habla diez minutos, se votará aproximadamente en tres horas.

Tiene la palabra el señor senador Ríos.

Sr. Ríos. — Señor presidente: con el dictamen en consideración se va a cumplir con el compromiso asumido hace catorce días, exactamente cuando el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo fue desdoblado en dos iniciativas.

Por un lado, se acordó tratar el acuerdo federal suscripto en septiembre del año pasado por 21 jurisdicciones juntamente con el gobierno nacional y por el que se fijaban los lineamientos generales de una nueva política de seguridad vial en el país.

En esta ocasión, a través del dictamen en consideración —que contiene un proyecto de ley que es un desprendimiento de la iniciativa remitida por el Poder Ejecutivo—, se propone aprobar un proyecto que establecerá la normativa que va a guiar los lineamientos de la nueva política en la materia.

Sin duda, lo que surgió como eje central de la discusión es que se trata de una política de Estado.

En realidad, salvo en aspectos vinculados a cuestiones formales del proyecto, en lo que hace al fondo de la cuestión y en los instrumentos que se ponen en el escenario para la seguridad vial, todos los bloques hemos estado profundamente de acuerdo con la preocupación que corta a la sociedad en forma transversal en virtud de la problemática que acarrea.

Creo que el valor más alto que tiene la norma es que rompe los departamentos estancos de la jurisdicción. Los problemas de seguridad vial han estado solventados o alimentados por los problemas de las jurisdicciones cerradas.

Cada provincia e incluso cada municipio parecía ser en lo que hace al control de la seguridad vial, el otorgamiento de las licencias de conducir y en las infracciones departamentos estancos dentro del país y esto llevó a que, como decía en la sesión pasada, en este país hasta se pudiesen obtener por correspondencia las licencias de conducir.

Creo que desde todos los niveles de gobierno —municipal, provincial y nacional— se ha

[1] Ver el Apéndice.

comprendido que lo primero que hay que hacer es establecer una sola política y que cada jurisdicción acepte los lineamientos de esa sola política.

Como consecuencia de ello, el gobierno de la Nación propone la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial, que será el organismo que en su cabeza tendrá la responsabilidad de coordinar con las jurisdicciones provinciales y municipales, con las áreas del gobierno nacional involucradas en esta temática y con las fuerzas de seguridad una sola política, un solo sistema de control y, por sobre todas las cosas, consolidar y presionar fuertemente en los sistemas de control y en las cuestiones vinculadas a los mecanismos de sanción.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, como cabeza de una estructura, fija un Comité de Políticas de Seguridad Vial que tendrá la participación de los ministerios que poseen vinculación con la cuestión de la seguridad vial —los de Educación, Salud y de Infraestructura, entre otros— y fijará los lineamientos de armonización en las políticas. A efectos de que tenga la trascendencia que corresponde, dicho Comité tendrá un rango jerárquico no inferior a secretario, de tal manera que los mencionados lineamientos tengan peso en las decisiones del Poder Ejecutivo.

También crea un comité ejecutivo que a la hora de la puesta en escena de estas políticas sobre el territorio es el que debe coordinar su implementación. Y en esto participan los actores trascendentes: Vialidad, la Secretaría de Transporte, las fuerzas federales y las fuerzas provinciales, y un representante —el de mayor jerarquía— del Consejo Federal Vial, que va a representar la visión federal que hoy constituye el Consejo Federal.

Esta Agencia Nacional de Seguridad Vial va a tener que abrevar, para obtener mecanismos y políticas, de todas esas organizaciones que han establecido foros, han asesorado y han participado.

A la vez, se crea un Consejo Consultivo para establecer cuáles son las formas y los modos en que se implementa la política de seguridad vial, en el que esas organizaciones promovidas por la gente también van a tener participación.

¿Cuáles son los instrumentos que va a tener esta Agencia Nacional? Creo que son los que reclamaba la sociedad: el registro nacional único, para que no exista cruce de jurisdicciones y evitar que alguien pueda obtener una licencia en una jurisdicción y si se la quitan, pueda obtenerla en otra; el registro único nacional de infractores de tránsito, de tal manera de poder tener una base de datos que sea compartida en todo el país y poder tener registrado a aquellos que tienen infracciones, aquellos que son peligrosos y aquellos que no deberían estar al mando de un volante; un sistema unificado para la emisión de infracciones, de tal manera que en ningún caso se pueda producir la evasión en el pago de las infracciones o en el incumplimiento de las sanciones que se aplican.

Creo que esas son las tres herramientas más valiosas que, en definitiva, simbolizan la unificación del sistema nacional. Más allá del control que se debe realizar en la ruta, considero que estos mecanismos serán mucho más efectivos porque contribuirán al seguimiento de aquellos que tienen algún tipo de problema cuando se ponen al frente de un volante.

En definitiva, esta es la estructura que se propone en el proyecto de ley y que el Poder Ejecutivo pretende que se convierta en el mecanismo que administre la seguridad vial en el país. Más allá de lo que se expresó en comisión en su momento, tengo en mi poder una nota enviada por el señor senador Lores donde figura el decreto de la provincia del Neuquén por el que se adhiere al Acuerdo Federal de Seguridad Vial, con lo cual, para formalizar, sólo faltarían las provincias de San Luis y de Salta; de todas maneras, en esos dos casos existe el acuerdo dado por sus respectivos gobernadores en cuanto a la participación.

Es decir que este proyecto de ley, que es la muestra cabal del acuerdo federal que suscribieron las 24 jurisdicciones, es el real reflejo acerca de cuál tiene que ser la política

unificada de seguridad vial en el país. Porque, en realidad, representa a los gobiernos federales y al gobierno nacional en un acuerdo donde han confluido y coincidido en que debe haber una política única. Para ello, los acuerdos deben dar lugar siempre a mecanismos de control únicos.

Desde esta estructura, nosotros estamos manteniendo el espíritu que desde el Ministerio del Interior nos dijeron —y nos convencimos de ello— que era el más adecuado para lograr modificar las tasas de accidentes y de mortalidad en accidentes de tránsito que tenemos en este momento.

Sobre el proyecto del Poder Ejecutivo no hemos introducido grandes reformas. Solamente hemos tratado de combinar algunos aportes que acertadamente hicieron los senadores, los cuales se recibieron en la comisión de acuerdo a los plazos que nos habíamos establecido.

Hubo aportes vinculados a que, en realidad, la Agencia Nacional de Seguridad Vial no tendrá mando sobre las fuerzas que harán el control, con lo cual había modificaciones que —coincidimos con el Ministerio del Interior— debían realizarse para que la Agencia Nacional de Seguridad establezca una coordinación con la dependencia actual de la fuerza de seguridad, que es el Ministerio de Justicia.

También hubo aportes realizados por los señores senadores destinados a no generar algún tipo de incompatibilidad entre perder el registro o tener sanciones pendientes en materia de seguridad vial y no poder obtener el pasaporte. Además hubo aportes modificatorios de los sistemas de sanción respecto de la cantidad de unidades que se tenían que aplicar como mecanismos de sanción expresada en términos de litros de combustible, que también se consideraron en el texto del despacho final. Hubo otros aportes que realmente son fuertes y que hablan a las claras de que este tema, sin duda, en este Senado se va a tener que seguir discutiendo.

Muchos senadores efectuaron aportes a los esquemas de educación vial. Recuerdo el proyecto de la senadora Giri, entre otros, porque estaba girado a la Comisión de Educación. También recuerdo el aporte realizado por la senadora Parrilli, que trata sobre la problemática referida a la cuestión de seguros. Y aportes como el realizado por el senador Pérsico, que pretendía profundizar en la cuestión del ordenamiento del transporte en materia de motocicletas y bicicletas.

Hemos conversado con el Ministerio del Interior respecto de estos aportes que, en realidad, excedían el marco del análisis que tenía que realizar la comisión y excedían el marco que el Ministerio del Interior le quería dar a la cuestión. La cuestión era administrar las políticas de seguridad vial, sin entrar a caminar sobre otras cuestiones que estaban vinculadas ya a políticas de seguro donde, sin duda, había que dar intervención a la Superintendencia; a políticas vinculadas a la educación vial como parte de la currícula de estudios donde, sin duda, tiene que darse participación al Ministerio de Educación y al Consejo Federal de Educación. Y algunos otros que también englobaban a otras áreas, como Legislación General y demás, que deberían haber participado de este debate si nosotros abríamos la problemática a otros aspectos que quedan, sin duda, planteados en este Senado para seguir siendo debatidos.

Pero lo que el gobierno de la Nación, la presidenta de la Nación y el Ministerio del Interior quieren en este aspecto, es generar la estructura básica que coordine y administre los recursos y los esfuerzos para que la política de seguridad vial en las rutas nacionales, provinciales y municipales, en la emisión de licencia de conducir y en el registro de infractores, sea única, sea unívoca y no tenga dos, tres, cuatro, cinco o miles de versiones distintas. Es decir, que tenga una sola versión para todas las fuentes de información.

Por eso es que estos aportes, en líneas esenciales, que salían fuera de este marco normativo, no las hemos considerado. Pero, sin duda, creo que tienen que ser considerados en el ámbito de este Senado.

Hemos incorporado como elemento importante el tema de los lugares que expenden bebidas alcohólicas a la vera de la ruta. ¿Por qué lo hemos incorporado? Porque, en realidad, es parte del acuerdo del convenio federal que nosotros ya ratificamos. En el convenio federal, los gobernadores y las autoridades viales de la provincia consensuaron que se prohíba el consumo de bebidas alcohólicas en establecimientos a la vera de las rutas, tanto nacionales como provinciales y municipales. Sin embargo, esto no había sido incluido expresamente en el texto de la ley, que será la que dará la fuerza de ejecución jurídica o legal, o la que brindará a las fuerzas de seguridad la potestad de policía para ejercer o exigir el cumplimiento de este tipo de normativa. Por eso, agregaron dos artículos —el 27 y el 28—: uno sobre publicidad y otro sobre los aspectos vinculados con el consumo de bebidas alcohólicas. Esto generó algún tipo de discusión respecto de cómo se salvaban algunas cuestiones vinculadas con aquellas localidades que se desarrollan total y absolutamente a la vera de la ruta, así como aspectos relacionados con la producción vitivinícola, es decir, con las economías regionales.

Pero al establecerse en el anteúltimo artículo del despacho de comisión la adhesión de las provincias y municipios al proyecto de ley, entonces, esta cuestión puede quedar saldada, para que tampoco esto se convierta en una prohibición de consumo de bebidas alcohólicas en una población ni en una limitación para las zonas vitivinícolas o de promoción de ciertos productos regionales que sirven para el desarrollo de las economías o para la subsistencia de quienes viven en esa zona productiva.

Entre los aspectos a resaltar que, en el ámbito de la comisión, hemos consensuado introducir como modificaciones o aportes al despacho en consideración, quiero destacar cuatro. El primero se refiere al artículo 10 y tiene que ver sólo con un error de notación: como miembro del Comité Ejecutivo se alude a la "Secretaría de Transporte Automotor" cuando, en realidad, se debe tachar la palabra "Automotor" debiendo figurar únicamente "Secretaría de Transporte".

El artículo 4°, inciso g) —que es un aporte de la senadora Escudero referido a las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial— ,debería quedar redactado de la siguiente manera: 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.

En el artículo 34 —que trata de las sanciones—, la propuesta es agregar un anteúltimo párrafo que diga: Para las comprendidas en el inciso l) 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.

Luego, haré llegar estas redacciones a la Secretaría, pero las menciono a efectos de que quede constancia de ellas.

También, proponemos un último párrafo en el artículo 34 del despacho de comisión, que diría: Accesoriamente se establecerá un mecanismo de reducción de puntos aplicable a la licencia nacional de conducir, conforme a los principios generales y a las pautas de procedimiento que determine la presente ley y su reglamentación.

El otro artículo del despacho de comisión que también vamos a modificar es el 12, inciso a). Si bien desarrollamos nuestro criterio y analizamos con el Ministerio del Interior lo que implicaba el financiamiento que se proponía del 1 por ciento de las pólizas de seguro, existe en el gobierno nacional —explícitamente, por parte de la señora presidenta de la Nación— la voluntad de que esta iniciativa tenga un carácter indubitable en su aplicación.

En consecuencia, vamos a retirar el inciso a) del artículo 12, dejando claro que el bloque oficialista sí lo va a incluir en la Cámara de Diputados. Es decir, vamos a estar tratando este tema

de nuevo en este Cuerpo, para ratificar esa inclusión de la Cámara baja.

Hacemos esto en el sano convencimiento de que el gobierno nacional tiene perfectamente en claro que esta norma tiene que servir para su aplicación inmediata, ser indubitable en su aplicación y representar una política de Estado real y trascendente para todos los argentinos. En consecuencia, no vamos a realizar una discusión sobre este aspecto, sino que vamos a allanar el camino, a efectos de que esta norma salga con el mismo sentido que el gobierno nacional pretende darle.

Seguramente, van a aparecer cuestiones vinculadas con el texto del proyecto de ley, algunas las cuales serán de aspecto formal y, otras, de fondo, pero vinculadas con otra temática, como la educación vial y los seguros. Sin duda que esta última es una temática que debemos afrontar, porque aquellos que han sido atropellados en la calle tienen que realizar, a veces largas, esperas para cobrar lo que se supone el seguro debería cubrir en forma inmediata. Por lo tanto, la temática del seguro es una cuestión que debemos afrontar.

Como durante el transcurso de este largo debate vamos a recibir muchísimos aportes, algunos de los cuales pretenden perfeccionar y profundizar este mecanismo legislativo, repito lo que traté de transmitir en la sesión anterior. Se trata de una opinión muy personal. En realidad, no sé siquiera por qué la digo, dado que hasta resulta ilusoria o casi estúpida mencionarla, pero entiendo que, en realidad, el mecanismo legislativo que regule este tipo de cosas en la Argentina debería tener dos artículos. El primero debería decir: "Restablécese el sentido común en la República Argentina". Y el segundo debería decir: "Es obligatorio el respeto de la vida propia y la de los otros". Tal vez, con esto solucionaríamos el problema; pero es evidente que no

Hoy, cuando salió en algunos medios el tema de la prohibición de vender bebidas alcohólicas en establecimientos a la vera de la ruta —propuesta que surgió del acuerdo entre las autoridades institucionales de nuestro país y que se plantea no como una solución sino como una medida limitante más, sumada a las que aporta la Ley N° 24449 y el presente proyecto—, me sorprendía, porque el debate que se dio se centraba en cuáles eran las formas de romper la prohibición que estamos propugnando. Reitero: parece mentira que el debate central pase por buscar con imaginación cómo se rompe el mecanismo que uno establece como ley.

A muchos les contesté que la Ley N° 24449 dice que un conductor profesional debe tener un nivel de alcoholemia "cero". También es cierto que unos chicos que venían de hacer trabajo social en el Chacho se murieron porque un camión manejado por una persona alcoholizada los atropelló. Es decir, constantemente estamos buscando cómo romper la ley.

En esta situación, si alguien tiene la voluntad de encontrar la trampa para romper la ley, ninguna norma, en realidad, va a encontrar la solución definitiva. Por eso, digo: sentido común y amor por la vida propia y ajena. Esos son los valores que debemos restablecer en la sociedad y no sé si tenemos todos los mecanismos al alcance de la mano para hacerlo.

Con esta explicación, traté de hacer una síntesis del proyecto de ley, que fue bastante estudiado. En realidad, fue muy debatido en la comisión y hubo un excelente trabajo de la Secretaría de la Comisión y de los asesores de todos los senadores que tuvieron la voluntad expresa de colaborar en este tema; muchísimos lo hicieron. Creo que es un trabajo profundo, basado en la profunda convicción que tiene el gobierno nacional de que este proyecto de ley rija en serio la política de seguridad vial del país. Por eso, estamos convencidos de que hoy tenemos que salir adelante con este proyecto de ley.

Con estas consideraciones, dejo presentado el tema. Creo que estamos dando un buen paso, en el sentido correcto de una solución; por características humanas, nos costará bastante encontrar la solución definitiva.

Sr. Presidente.— Tiene la palabra el señor senador Martínez.

Sr. Martínez (A.A.).— Señor presidente: como bien dijo el senador Ríos, este no es un tema que se debata específicamente ahora con el envío del proyecto de ley por parte del Poder Ejecutivo, sino que este asunto ya fue debatido el año pasado. En efecto, la cantidad de proyectos presentados, tanto por los señores diputados como...

Sr. Ríos.— Pido la palabra para una interrupción.

Sr. Presidente.— Señor senador Martínez: el señor senador Ríos le solicita una interrupción. ¿Se la concede?

Sr. Martínez (A.A.).— Sí, señor presidente.

Sr. Presidente.— Para una interrupción, tiene la palabra el señor senador Ríos.

Sr. Ríos.— Disculpe la interrupción, senador, pero quiero dejar sentado el reconocimiento hacia la tarea que realizó la Comisión bajo la presidencia del señor senador Jaque y los miembros que la integraron. En consecuencia, como gran parte de este proyecto del Poder Ejecutivo se basó en ese trabajo, no hubiera sido justo no hacer este reconocimiento explícito.

Sr. Martínez (A.A.).— Voy a continuar en el uso de la palabra; de lo contrario, el senador seguirá interrumpiéndome y no quiero que me saque de tema. *(Risas).*

Como bien decía el senador Ríos, se trabajó mucho en este asunto. Efectivamente, hubo un gran aporte de parte de aquellos que pudieron superar el dolor de la pérdida de sus familiares, transformando la bronca y la impotencia en vocación y en voluntad, a fin de encontrar una solución al respecto.

Muchas de las ONGs que se acercaron, lo hicieron con el espíritu abierto y para colaborar, en lugar de enrostrarnos, la falta de trabajo —entre comillas— y esta deuda pendiente, que muchos la atribuían a la legislación más que al mecanismo de control.

Otro punto que me pareció más que interesante fue el de los disparadores que generó el tratamiento de este asunto. Si bien no es un punto de esta iniciativa, compartimos que el tema de la educación vial sea incorporado dentro de la currícula escolar.

Sin duda, notamos cómo este tema tan complejo y de tantas aristas requiere de una muy fuerte decisión vinculada con la generación de infraestructura, es decir, con obras que realmente mejoren las condiciones de las rutas. En consecuencia, sería positivo avanzar rápidamente en un acuerdo entre los municipios, las provincias y la Nación, a fin de contar con políticas de Estado uniformes.

Por otra parte, si bien hubiésemos querido tratar con más agilidad este tema debido a todo lo que ha ocurrido, bienvenido sea que esta iniciativa sea tomada como una política de Estado.

Somos absolutamente conscientes de que este proyecto de ley que estamos considerando es una primera herramienta de la gran cantidad que se necesita para trabajar en conjunto y en forma sostenible y sustentable en el tiempo, con el objeto de mejorar la seguridad vial en el país. Digo esto porque no sólo es un problema educativo o de infraestructura, sino también cultural. Evidentemente, somos transgresores por naturaleza. En ese sentido, los habitantes del conurbano me plantearon muchas cuestiones como, por ejemplo, el hecho de no respetar los semáforos por las noches para no ser asaltados. En definitiva, todas estas situaciones se vinculan con esta multitud de factores que llevan a ordenarnos para encontrar una solución a este tipo de problemas.

Con respecto al proyecto de ley en sí, no me voy a extender demasiado, ya que el senador Ríos lo ha explicado muy bien. Principalmente, se crea la Agencia de Seguridad Vial con tres comités que van a asesorarla. Al igual que lo sostuve cuando participé en la Comisión Bicameral, propuse la incorporación de los intendentes —quizá, por mi pasado, insisto permanentemente en esto—, posibilitando que en el Comité de Políticas haya un integrante de la FAM. No digo que estén todos, pero por lo menos un representante, pues en definitiva, los intendentes serán quienes

tendrán que atender el mostrador en este tipo de cuestiones.

Como bien decía el senador Ríos, tenemos muchos lugares que expenden licencias de conducir y que habilitan a los conductores. En efecto, hay muchos municipios que lo hacen con total y absoluta seriedad; otros, con un simple telefonazo, capaz que las otorgan.

Por lo tanto, me parece excelente la unificación en esta licencia nacional de conducir. La organización y homogeneización respecto de esta Agencia de Seguridad Vial incluirá homologar y aprobar los lugares donde se emitan estas licencias; la incorporación de exámenes psico-físicos y las escuelas de manejo, aunque, respecto de este tema, tenemos algunas dudas, que luego las va a plantear el señor senador Morales.

Respecto de la unificación, creo que va a colaborar mucho el registro de infractores. Todo esto, como bien expresó el señor subsecretario cuando vino ayer a charlar con nosotros, implica tiempo, esfuerzo y mucho presupuesto; elementos necesarios para poder tener la información *on line* en cada municipio, ya que hay que dotar del sistema, así como preparar a la gente, etcétera.

La modificación fuerte que estamos proponiendo tiene que ver también con una cuestión educativa y cultural, porque quien ejerza la función de control del tránsito en Ushuaia va a tener que ser conteste y trabajar de la misma manera que quien lo haga en el último rincón de La Quiaca. Por ejemplo, en materia de unificación de las boletas de infracción.

También, me parece excelente la posibilidad de la retención automática de la licencia de conducir. Esto lo sufrimos quienes estuvimos en alguna Intendencia. Antes, muchas veces teníamos que recurrir a la Justicia para poder quitarle la licencia a una persona que había cometido no solamente infracciones sino delitos. Entonces, esto también es muy saludable.

Quizás, en la reglamentación, se podría afinar un poco más el tema, porque la ley establece que se puede hacer la retención de la licencia de conducir, que se labra el acta de infracción y que, luego, ello habilita a la persona a seguir conduciendo por treinta días más, que es el plazo que tiene el imputado para presentarse y realizar su descargo en los juzgados correspondientes.

Entonces, creo que en este aspecto habría que ser muy taxativo y muy claro. Por ejemplo, si un automóvil no tiene la revisión técnica necesaria, no debería tener treinta días para circular, sino que debería ser decomisado en ese mismo momento y, luego, se debería hacer la revisión para que sea habilitado nuevamente. Pero todas estas cuestiones, en definitiva, constituyen detalles menores, que esperamos se puedan pulir en la reglamentación posterior.

También hemos propuesto otros puntos. Por ejemplo, que quien es responsable de la Agencia tiene la obligación y el deber de litigar y se encuentra facultado para absolver posiciones en juicio, pudiendo hacerlo por escrito. Creo que esto puede ocurrir a nivel nacional, pero tal vez colisione con los códigos de procedimiento locales. En consecuencia, entiendo que estas son cosas que hay que ajustar. Ojalá que a través de la reglamentación se puedan ir solucionando.

Otro tema que también me parece importante es que las fuerzas de seguridad son las fuerzas de aplicación. Si hay vocación política y decisión de que esto se convierta en una política de Estado, pienso que esta cuestión tampoco tendrá colisiones. La señora senadora Escudero lo planteó con mucha claridad en las primeras reuniones: las fuerzas de seguridad hoy dependen del Ministerio de Justicia y quien es la autoridad de aplicación de esta agencia es el Ministerio del Interior. Deseamos que esto no genere rispideces ni algún mecanismo que impida la rápida aplicación de esta norma, que todos estamos esperando.

Como bien dijo el señor senador Ríos, y esto es algo que realmente agradecemos, es positivo que se haya retirado el inciso a) del artículo 12, porque —lo digo con total y honesta buena voluntad— pensamos que podría ser un elemento a utilizar para entorpecer la aplicación de la norma. Y estamos absolutamente convencidos de que constituye una decisión política del

gobierno que esto se lleve adelante...

Sr. Presidente. — Señor senador Martínez: el señor senador Cabanchik le solicita una interrupción, ¿se la concede?

Sr. Martínez (A.A.). — Sí, cómo no.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Cabanchik.

Sr. Cabanchik. — Señor presidente: sólo quiero hacer una consulta. Quizás yo estoy confundido y el Reglamento lo responde, pero, ¿está bien que sigamos sesionando sin quórum? ¿No hay problema?

Sr. Presidente. — No, no hay problema. Sólo se requiere quórum cuando se inicia la sesión y cuando se vota.

Sr. Cabanchik. — Gracias, señor presidente.

Sr. Presidente. — Continúa en el uso de la palabra el señor senador Martínez.

Sr. Martínez (A.A.). — A veces, uno se pregunta para quién está hablando. *(Risas.)* Pero es un detalle aparte.

Sr. Presidente. — Al presidente se dirige.

Sr. Martínez (A.A.). — Otra cuestión que también fue subsanada —y en esto quiero rescatar la buena voluntad del presidente de la Comisión al receptar todas estas cosas que estamos volcando y que realmente permitieron que el texto quedara más prolijo— es la omisión que en su momento se había hecho respecto del tema de las multas y de las sobrecargas.

De todos modos, repito que, independientemente de estas cuestiones que hemos planteado —que constituyen pequeñas sugerencias que consideramos podrían colaborar para hacer más efectivo este proyecto de ley—, realmente, estamos de acuerdo con el concepto general aquí volcado. Repito: teniendo en claro la posibilidad concreta de disparador de este tema, vamos a incorporar en la agenda de este año otras cuestiones, a fin de ir avanzando en la materia. Esta es una primera herramienta que estamos tratando de generar, para que se aplique y comience a funcionar el tema de la seguridad vial, que tanta importancia tiene en el país. Luego, se complementará con otras iniciativas.

Creo que este desafío que el gobierno nacional se planteaba —y que nos señalaba el ministro cuando vino a darnos las explicaciones del caso—, en el sentido de reducir un 50 por ciento en cinco años los accidentes fatales, deberíamos tomarlo a veinte años, para que podamos ir avanzando en un proceso que nos permita circular de una manera distinta. Que esto también nos ayude a repensar muchas de las cosas que tenemos.

En este sentido, el señor senador Ríos —y la señora senadora hizo su aporte al respecto— se refirió a los seguros. Todos sabemos que un 6 por mil de la totalidad de ellos tiene una parte que va a la Superintendencia y la otra se pierde. Entonces, además de este 1 por ciento, que bienvenido sea para contar con fondos para que esto funcione, allí también tenemos unos cuantos recursos.

Independientemente de las diferencias que tenemos, estamos de acuerdo y aplaudimos que esto se transforme en una política de Estado. Asimismo, alentamos que estos temas conexos, que habíamos dicho que se dispararon en los debates y en las discusiones, sean incorporados. Pensamos que este Consejo Federal —que se crea también como un organismo para colaborar—, junto con el Observatorio Vial —que es el que va a llevar adelante el proceso científico de elaboración, de antecedentes, de estadísticas—, serán las herramientas que indiquen cuál será la inversión que desde la obra pública debe realizarse, según la prioridad necesaria.

Por otro lado, esto también nos tiene que hacer repensar en la política multimodal que debemos tener sobre el transporte en el país. Tenemos que estar pensando seriamente cuál es la política ferroviaria. Al respecto, me viene a la mente el Belgrano Cargas y los números que nos

indican que hoy, en nuestras rutas nacionales, están circulando 380 mil camiones todos los días.

Nos pareció saludable lo que decía el subsecretario ayer, en el sentido de que en estos próximos días de Semana Santa se quieren implementar algunas medidas; pero ello se puede llevar a cabo sin esta norma. De todos modos, uno tiene la esperanza —porque, de lo contrario, no estaría sentado en una banca como esta— de que esta iniciativa se aplique; que no pase lo que ocurrió con la Ley N° 24449, que se encuentra vigente pero que no se aplica.

El otro día, leía un informe que daba Gendarmería Nacional sobre operativos que había hecho en las rutas —algunas en el Norte, otras en el Sur—, donde al 50 por ciento de los conductores profesionales, de los camioneros, no les daba "cero" cuando le hacían la prueba de alcoholemia. Y esto se puede estar controlando hoy.

Con la esperanza de seguir trabajando y de que incorporemos a la agenda todos estos temas, con la esperanza de que el Poder Ejecutivo cumpla con esta iniciativa —y no como ha ocurrido con la Ley N° 24449— y con estas observaciones, vamos a estar acompañando este proyecto de ley.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Lores.

Sr. Lores. — Señor presidente: quiero comenzar esta breve intervención haciendo mención a lo que ya dijo el señor miembro informante de la Comisión respecto del decreto dictado por el actual gobierno de la provincia del Neuquén, de adhesión al Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, que fue consensuado por la gran mayoría de las provincias argentinas, por el gobierno nacional y por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en agosto de 2007.

Entonces, enterado de esta omisión en que había incurrido, el gobierno de la provincia del Neuquén, prestamente, dictó este decreto, por considerar que la adhesión a este convenio federal significaba participar de las bases fundamentales de una política de Estado que se tiene que desarrollar en un tema de enorme magnitud y de gran trascendencia como es esta verdadera emergencia que significan los accidentes de tránsito en la República Argentina.

Recientemente, me he incorporado a la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transporte. He tomado conocimiento del afán por el trabajo que se viene realizando desde hace mucho tiempo en esta Comisión; del esfuerzo del senador Ríos y de todos los senadores y asesores para llevar adelante un proyecto de ley con el mayor grado posible de consenso. Creo que esto es de fundamental importancia en un tema que no ofrece ninguna posibilidad de postergación, si no queremos que esas demoras se traduzcan en nuevas pérdidas de vidas y en personas lesionadas o con discapacidades.

Sesgado por mi profesión, voy a hacer una breve referencia a lo que significan los accidentes de tránsito en la República Argentina. Actualmente, la primera causa de muerte en las personas de 1 a 45 años está dada por los accidentes de tránsito. Es decir, los niños, los jóvenes y los adultos jóvenes se mueren, en primer lugar, por accidentes de tránsito. Pero, si desagregamos ese grupo etario de 1 a 45 años, veremos que también es la primera causa de muerte en el grupo de 1 a 10 años: los niños se mueren, en su gran mayoría, por accidentes de tránsito. No incluyo en esto a los menores de 1 año, que tienen otras causas de mortalidad. También, es la primera causa de muerte en el grupo de 10 a 20 años. Es decir, los jóvenes y los adolescentes tienen como primera causa de muerte los accidentes de tránsito. Lamentablemente, en este grupo hay un segundo aspecto, que en algún momento nos va a tener que ocupar seriamente: la segunda causa de muerte en este grupo es el suicidio, tema que en otra oportunidad tendremos que abordar desde la Comisión de Salud.

Sabemos, también, que a esta enorme magnitud de accidentes de tránsito que tiene el país se une otra condición, que es la alta vulnerabilidad de este problema. Hay medidas razonables,

factibles, viables que se pueden tomar para controlar este fenómeno, que se relacionan con el exceso de velocidad, el exceso de alcohol en la sangre, las rutas en mal estado, la falta de señalización, etcétera. Hay infinidad de factores que, a través de una concertación y de esfuerzos mancomunados en una definida orientación a mitigar este grave problema social y de salud que significan los accidentes de tránsito, pueden redundar en beneficios muy importantes para la sociedad.

Deseamos fervientemente que este proyecto de ley sea aprobado por ambas cámaras a la brevedad, para que —insisto— no tengamos que seguir lamentando, en el corto plazo, más muertos, lesionados y discapacitados por accidentes de tránsito.

Otro tema que me gustaría mencionar es que, también, este problema de los accidentes de tránsito es una necesidad sentida por toda la sociedad argentina. Todo el mundo está preocupado por las noticias que leemos diariamente en los periódicos, que recibimos por la radio y la televisión. Realmente, son accidentes monstruosos los que están ocurriendo en el país e insisto en que son perfectamente evitables. Tanto nosotros, los legisladores, como los miembros de los poderes Ejecutivos nacional, provincial o municipal, tenemos una enorme responsabilidad en este sentido.

Creo que todos nos hacemos un poco de trampa en estas cuestiones. En primer lugar, los conductores, cuando se pasan de los límites de velocidad, cuando no se colocan el cinturón de seguridad, etcétera. También, los diferentes estamentos de los estados; fundamentalmente, los municipales, cuando otorgan licencias de conducir —como se ha dicho acá— prácticamente sin cumplir ningún requisito. Sólo se exige un certificado de domicilio —generalmente "trucho"—de esa localidad y, en diez minutos —como se ha demostrado en varias investigaciones— e, incluso, sin la presencia del solicitante, se otorga la licencia. De esta forma, existen personas que obtienen una licencia de conducir a través de un mecanismo realmente criminal y por el mero afán recaudador de ese municipio.

Desde ya, adhiero a la iniciativa y anticipo mi voto afirmativo para este proyecto, que acompañamos firmemente. Sabemos que es perfectible, que no abarca todos los aspectos que se tienen que desarrollar en una política de Estado ante un problema de esta magnitud, pero creo que estamos en el camino correcto.

Existe consenso por parte de todas las jurisdicciones del país y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para llevar adelante acciones que, en el futuro, nos permitan celebrar con mucha alegría que durante cinco años se cumplió con el propósito del proyecto: es decir, la reducción de la mortalidad por accidentes viales por lo menos en un cincuenta por ciento.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Cabanchik.

Sr. Cabanchik. — Señor presidente: lo primero que comparte el bloque de la Coalición Cívica es la lamentación por los muertos, los deudos y los accidentados que provocan la imprudencia o la falta de conciencia de los conductores y transeúntes. Pero no quiero abundar en ello, porque los senadores que me precedieron en el uso de la palabra —y tantos otros actores de la política argentina— expresaron esta idea de muy diversas maneras.

A pesar de que creemos que estamos llegando un poco tarde al problema y de que, quizás, con la implementación de una política distinta años atrás hubiéramos evitado muchas de estas pérdidas de vidas y accidentados, consideramos que más vale tarde que nunca. Y a pesar de que también pensamos que el proyecto que estamos considerando es insuficiente —porque no forma parte de un conjunto legislativo para el problema en todos sus aspectos—, de todas maneras, es bueno comenzar. Esta medida es celebratoria; y deseamos que con la entrada en vigencia de la ley consigamos el objetivo que se pretende.

Ahora bien, en el entendimiento de que se cuenta con la voluntad política del Poder

Ejecutivo —ya que fue el que envió este proyecto— y con un largo trabajo que antecede a esta iniciativa, creo que lo mejor es poner todo nuestro esfuerzo para sacar la mejor ley posible.

Tomo como parte de los fundamentos que estoy desarrollando algo que dijo el señor senador Ríos. Él señaló que uno de los puntos centrales de este proyecto es la creación de una licencia nacional de conducir que reemplazará a toda otra licencia. Por lo tanto, teniendo en cuenta que hemos presentado un proyecto que forma parte del orden del día de hoy —aunque no tenga despacho de comisión—, podrían tomarse algunos aspectos de dicha iniciativa para complementar las cosas que nos parecen ausentes en el proyecto en consideración y que van en dirección de lo expresado por el senador Ríos.

La iniciativa en tratamiento tiene tres capítulos. El primero se titula "De la Autoridad Nacional de Tránsito y de la Seguridad Vial" y su contenido fundamental es la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El segundo capítulo se titula "De las modificaciones a la Ley N°24449". El último capítulo contiene las disposiciones transitorias. Justamente, está faltando lo esencial, lo cual fue expresado por el senador Ríos, quien espero que siga el trámite de la sesión por los parlantes.

Por lo tanto, propongo la incorporación de un capítulo I —en todo caso, el original puede pasar a ser el II— cuyo título sería “Licencia nacional de conducir”, que contenga tres o cuarto artículos.

En el proyecto en consideración no se establece la creación explícita de dicha licencia. Si lo que se quiere conseguir con el proyecto —según lo que cité anteriormente— es dejar la cuestión en claro mediante una ley nacional, esto no se consigue a través de la letra de la norma. El espíritu, quizás, sea lo mejor repartido del mundo, pero también es lo más etéreo de identificar y de asegurar. En consecuencia, como la letra ayuda mucho a asegurar el espíritu, creo que tenemos que mejorar la letra, para asegurar el espíritu. Entonces, el primer capítulo debería ser la creación de la licencia nacional única de conducir. Como tengo redactado eso, me es fácil proponer ya una redacción, de la que espero se tome nota para considerarla al momento de realizar la votación.

El Capítulo I se denominaría “Licencia Nacional de Conducir”. Creación. Artículo 1°.- Créase la Licencia Nacional de Conducir. Validez. Artículo 2.- La Licencia Nacional de Conducir será la única válida para circular en rutas, calles y caminos de todo el país.

Creo que en el mismo capítulo deberían estar la creación de los registros de licencia de conducir y de infractores. Tengo una redacción para ello, pero perfectamente puede quedar la que está actualmente.

Luego, estaría la cláusula transitoria, que se ha incorporado en el dictamen de comisión, ya que no estaba en el que había remitido el Poder Ejecutivo, y lleva el número 40 del dictamen en consideración —algo fundamental que haya sucedido—, que quedaría mejor expresada, más allá de lo que voy a leer a continuación, con los dos artículos mencionados, más...

Sr. Presidente. — Senador: recuerde que luego viene el tratamiento en particular de cada artículo.

Sr. Cabanchik. — Claro, pero los senadores que me antecedieron, sobre todo el senador Ríos, hicieron referencia a artículos concretos. Y como después no sé si voy a volver a intervenir dado, que hay una lista de oradores cerrada, ¿cómo haría estas observaciones?

Sr. Presidente. — En el debate en particular, aunque puede dejar la idea plasmada.

Sr. Cabanchik. — La propuesta es crear un capítulo I que tenga como tema la creación de la licencia, considerando la redacción que ya mencioné, la validez de la licencia y una cláusula transitoria, que podría estar en ese capítulo, y diría: La Licencia Nacional de Conducir sustituirá paulatinamente a las licencias vigentes otorgadas por las distintas jurisdicciones durante un plazo

de cinco años de aprobada la presente ley. Cumplido el mismo, será la única válida para circular en rutas, calles y caminos de todo el país. Creo que con esto sí se garantizaría explícitamente lo que, de acuerdo al senador Ríos, es fundamental como objetivo del proyecto: la creación de una licencia única de conducir.

Reitero que ello, aunque está referido, lo está en un capítulo que no trata el asunto explícitamente sino, solamente, en el listado de las competencias de la Agencia que se crea. Por lo cual, me parece que el proyecto, tal como está redactado actualmente, no crea la licencia, no garantiza que haya una licencia única y no fija un plazo de transitoriedad claro. Es decir, esto último quedará luego para una eventual reglamentación del punto y hasta podría no quedar fijado nunca. En consecuencia, nunca se tendría la licencia única de conducir.

Tenemos otras observaciones para hacer a los artículos ya redactados, pero según lo dicho por el señor presidente, me reservo para el momento de la discusión en particular de cada artículo. Queda, entonces, la propuesta de agregar un capítulo I —los tres que ya dije explícitamente y los dos que podrían ser y constan en el Capítulo I actual, que podrían trasladarse—, con lo cual la norma tendría cuatro capítulos en lugar de tres.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Pérez Alsina.

Sr. Pérez Alsina. — Señor presidente: seré breve, atento a la cantidad de oradores que hay anotados, aunque me reservaré para hacer aportes técnicos en momentos en que se aborde la discusión en particular.

Anticipo el voto favorable en general al proyecto de ley en tratamiento, ya que considero que es una muy buena iniciativa.

Como decía el señor senador preopinante, la norma tiene dos capítulos vinculados con la autoridad de aplicación y las modificaciones a la Ley N° 24449. No obstante, hay un tercer aspecto que siempre debe tenerse en cuenta y, si bien no es tratado en esta norma, si no se lo considera en algún momento, todo el plan tendrá un faltante. Me refiero —y esto ya lo mencioné en la sesión pasada— a la tremenda importancia de la obligación del Estado en duplicar las obras de infraestructura vinculadas con los caminos —reitero: ya lo referimos en otra sesión— e inversiones ferroviarias para transporte de carga y de pasajeros.

Con esos tres aspectos, por primera vez, el Estado va a estar en condiciones de disminuir en forma notable este verdadero flagelo al cual se hizo referencia y que nos está ubicando, lamentablemente, entre los primeros países del mundo respecto de la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito.

Por último, quiero hacer reserva del uso de la palabra para el tratamiento en particular de esta iniciativa.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra la señora senadora Parrilli.

Sra. Parrilli. — Señor presidente: en primer lugar, quiero agradecer a los integrantes de la comisión, en especial, a su presidente senador Ríos, porque ayer, cuando se hizo la propuesta, voté en disidencia y ahora quiero aclarar los motivos de esa decisión. No obstante, para no dificultar el tratamiento de esta iniciativa, que forma parte de una política a implementar rápidamente, anticipo mi voto afirmativo, con la aclaración de que voy a presentar un proyecto de ley cuyo contenido, sintéticamente, trataré de explicar a continuación.

Si bien el Neuquén figura entre las provincias con menos mortalidad en accidentes de tránsito —después de Tierra del Fuego, Santa Cruz y La Rioja—, como ya lo señaló el señor senador Lores, estos constituyen desde hace quince años la principal causa de muerte en nuestra provincia. Además, si tomamos en cuenta que estas estadísticas registran las muertes de aquellas personas que fallecieron en el momento del accidente, cabe concluir que no tenemos registro de aquellos que fallecen con posterioridad, como consecuencia de dicho accidente.

A su vez, tampoco tenemos registro de las lesiones traumáticas que ocasionan estos accidentes ni de la calidad de vida de muchas de las personas involucradas en ellos, porque no existe una cobertura que realmente garantice la rehabilitación y la reinserción de los accidentados.

El señor senador Lores también resaltó que en nuestra provincia esta es la primera causa de muerte entre las personas de 1 a 44 años de edad. Por ende, tampoco está calculada la potencial cantidad de años de vida perdidos. Así que todo esto me ha generado una gran preocupación sobre el tema, razón por la cual sugerí la modificación del artículo 68 de la N°Ley 24.449 —que está vigente—, a fin de reemplazar el seguro de responsabilidad civil por otro de accidentes personales. El seguro de responsabilidad civil protege el patrimonio del responsable del accidente y lo que nosotros estamos proponiendo es asistir a la víctima del accidente, lo que empieza a cambiar la óptica de la víctima y del victimario.

En nuestra provincia, son muchas las personas que mueren cuando transitan en bicicleta o en moto para ir a sus lugares de trabajo. Precisamente, esas personas no están cubiertas por un seguro de accidente y, hasta tanto se cobre ese seguro de responsabilidad civil, deben ir a un juicio que, a veces, demora hasta cinco años, lapso en el cual existe una total desprotección de la familia de la persona que ha sufrido el accidente. Entonces, proponemos que ese trámite administrativo ante la aseguradora se pague dentro de los quince días.

¿Qué garantizamos también? Un aumento en las prestaciones. Actualmente, se pagan 30 mil pesos por muerte, 30 mil pesos por invalidez permanente y 10 mil pesos para gastos de asistencia médica farmacéutica. Agregaríamos 1.500 pesos para gastos de sepelio. Pero lo que consideramos más importante es un tratamiento de rehabilitación psicofísica y recapacitación laboral de los inválidos. Además, para aquellas personas que no tienen una cobertura, se destinarían 640 pesos mensuales vitalicios, que corresponderían al mínimo del haber jubilatorio actual. La legislación actual no contempla un aumento de las prestaciones. Habría un sistema automático de aumento de las prestaciones. Es decir, a medida que bajen los siniestros aumentará el número de asegurados.

Por otra parte, el problema con el que nos encontramos actualmente es que cuando la víctima logra cobrar, quizá la entidad que lo había asegurado ya no existe más o es insolvente, o bien no está asegurada aquella persona que provocó el siniestro. Entonces, se crea un fondo de garantía que permite que la víctima cobre, en todos los casos, el ciento por ciento siempre. Esto se financia con una sobreprima.

Actualmente, tener el seguro es un requisito para circular y es una falta grave no poseerlo. Nosotros proponemos que tener seguro sea requisito para patentar el automotor, transferirlo, hacer cualquier trámite ante organismos oficiales y circular con él. No tener el seguro sería considerado una falta grave que permitirá retener la licencia hasta que el propietario demuestre estar asegurado. La reglamentación estaría a cargo de la Superintendencia de Seguros de la Nación.

Entendemos que es saludable que podamos estudiar y profundizar este proyecto y, sobre todo, cambiar el eje de la cuestión. Con el seguro de responsabilidad civil estamos protegiendo el patrimonio y lo que nosotros pretendemos aquí es resguardar las vidas y asistir a la víctima del accidente. Por eso, se trata de un seguro de accidentes personales. También, estamos asegurando la calidad de vida de esa persona que quedó accidentada.

Agradezco nuevamente. Propondré esta iniciativa como un proyecto de ley para ser tratado en profundidad y, seguramente, será enriquecido por todos los senadores.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el senador Rossi y, después, la senadora Pinchetti de Sierra Morales.

Sr. Rossi. — Señor presidente: estamos hablando de seguridad vial y creo que es un tema importante, de muchísima actualidad y sobre el que tenemos la responsabilidad de legislar acertadamente.

También, es justo reconocer que el gobierno nacional ha mandado este proyecto y lo ha hecho en extraordinarias. Es importante sancionar una legislación al respecto. Usted podrá advertir en el propio dictamen, señor presidente, que hay en consideración más de treinta proyectos de ley relacionados con la seguridad vial, algunos originados en 2005. Esto es una señal de que esta preocupación se ha venido instalando lentamente y con toda la fuerza. También, es justo reconocer el esfuerzo y el trabajo en cada uno de esos proyectos.

Lo dije en la última reunión, cuando sesionábamos acerca de la aprobación del convenio. Cuando hablamos de seguridad vial, básicamente, tenemos que hablar de tres estamentos: tenemos que hablar de los conductores, tenemos que hablar del parque automotor y tenemos que hablar de la infraestructura vial. Si estos tres ítem, estos tres estamentos no tienen respuesta favorable, urgente e importante para un cambio substancial, obviamente el avance sobre las estadísticas tan cruentas que estamos viviendo será mucho más lento. Y como corolario de estos tres aspectos está el poder de policía.

Señor presidente: tenemos que coincidir en que en el país, en las provincias y en los municipios hay poco control. Lo dije en la última sesión y lo quiero reiterar ahora porque es el tema específico: si con las leyes que tenemos hoy hubiera un buen poder de policía, muchísimos de los accidentes que se producen a diario y que destrozan familias enteras, se habrían podido evitar.

En este proyecto obviamente se pone acento en la creación de esta Agencia de Seguridad Vial. Creo que obviamente va a llevar a una toma de conciencia muy fuerte por parte de los demás estamentos institucionales, particularmente las provincias y los municipios. También entiendo que es cierto que se focaliza —aunque con algún grado de desorden: ayer se lo comenté al presidente de la comisión— sobre el tema de los carnés de conductor.

Yo creo que es importante que el carné de conductor tenga estándares internacionales. Considero importante que el carné de conductor sea respetado, con reglas básicas, por todo el país: es decir, que tenga una validez nacional de cumplimiento de ciertos estándares. Decía, y también lo reitero acá, que particularmente en mi provincia algunos municipios entregaban carnés de conductor sin que fuera el titular: directamente a través de terceros. Entonces, obviamente creo que esto es un avance.

Tenemos también el tema de los puntos o del *scoring*, como los llaman ahora, para ir penalizando las infracciones que se cometan y a partir de ahí establecer la posibilidad de quitar el carné para que no conduzca esa persona que hace de la violación de las normas de tránsito algo sistemático.

Pero aun teniendo los mejores conductores del país, debemos reconocer que la infraestructura vial es calamitosa. Obviamente no quiero imputar de ello a este gobierno, porque por el contrario creo que hay que reconocer que ha hecho y sigue haciendo obras importantes a lo largo y a lo ancho del país. Pero, reitero: la infraestructura vial que tiene el país hoy es calamitosa. Hay rutas trascendentes, neurálgicas y muy transitadas —pongo como ejemplo básico la ruta 19, que es la del Mercosur— en las que ni aun con los mejores conductores, ni aun con los conductores más prudentes, vamos a poder resolver este tema.

La autovía, la autopista, el señalamiento, el balizamiento, las banquinas, son temas esenciales a efectos de dar al conductor —ante cualquier desperfecto, problema o descuido— ese margen, esa franquicia, ese plus para poder evitar un accidente. En caso contrario sabemos que estaremos lamentando la pérdida de vidas por víctimas fatales.

Está el tema del parque automotor. Mire, señor presidente: ayer cruzaba la Autopista

Buenos Aires-La Plata en un horario neurálgico —eran alrededor de las 21 y mucha gente ya volvía a su casa— y vi tres motocicletas paralelas al box donde nosotros íbamos a pagar al peaje: los tres, sin casco. Yo creo que hoy no hay norma de tránsito en ningún municipio del país que para poder circular no exija el casco de seguridad, ¡y no lo tenían puesto! Otros lo llevan en el codo o en el asiento de atrás; otros llevan a los chicos, van de a tres o de a cuatro, ¡y circulan! Y la ley que lo prohíbe está.

Por eso yo quiero hacer tanto hincapié en que esta ley sin los controles, sin el poder de policía, sin la presencia fuerte del Estado, va a ser insuficiente.

Hablábamos ayer con el presidente de la comisión sobre este artículo, que por supuesto va a tener algunas controversias y demás. Hoy en los medios de comunicación prácticamente se focalizaron toda la sustancia de la ley, que por supuesto no es así, en el tema de la prohibición de venta de alcohol en los paradores, en las estaciones de servicio, en los clubes y los restaurantes que están en la ruta. Una persona que estaba escuchando la radio hizo un comentario diciendo que ahora van a aparecer otros carteles señalando la venta de alcohol a 30, 40 o 50 metros de la ruta. Es decir, ahora no están vendiendo sobre la ruta, paramos y compramos a 30 o 50 metros.

Está bien, avancemos sobre la prohibición de venta de alcohol pero debemos tener en claro que quien tomó alcohol no puede manejar. Esto tiene que venir acompañado con el alcoholímetro que nos mida, ya que se tiene que conducir con alcohol "cero" en la sangre. Obviamente, lo del parador va a ser una discusión, una cosa de tratar de violentar la norma, de como la "bicicleteamos", que en esto somos especialistas. Básicamente, me parece que debe estar el control; porque ya sea que lleve la botella de alcohol en la gaveta del auto, escondida dentro de un bolso, o la compre sobre la ruta, la persona sabe que si tomó alcohol no puede conducir. Y si conduce, el riesgo que corre por esa conducción en estado de alcoholismo es grave. No es gratuito andar con alcohol en la sangre.

Respecto del tema del servicio público de transporte, cuánta gente subió inocentemente a un colectivo y encontró la muerte a las 2, a las 3 o a las 5 de la mañana, así como la de sus hijos, de su familia y demás, o se enteró de la muerte de sus familiares por los medios de comunicación.

Si un ómnibus sale de Córdoba a las 10 de la noche y llega a Buenos Aires a las 6 de la mañana, con el solo hecho de saber a qué hora salió y a qué hora llego, y teniendo en cuenta que ha cruzado 30 pueblos con lomos de burro, semáforos, peajes y demás, es evidente que no hay forma de que ese ómnibus haya circulado a un promedio que no sea superior a los 90 kilómetros por hora.

También está el tema del descanso de los choferes y de las infracciones de transito. Uno ve el camión lleno de troncos y sin luces bamboleándose por el peaje. Paga el peaje pero sigue su viaje sin luz y bamboleándose, y a los 30, 40 o 50 kilómetros piden el auxilio y la ambulancia porque se produjo el accidente.

Este es un debate que nos comprende a todos. Comparto la frase del presidente de la comisión cuando decía: "sentido común y respetar nuestra vida y la ajena". Es cierto, esto es importantísimo en los planes de educación vial. De estos treinta proyectos, por los menos veinte hablan de la educación vial. Si el proyecto se hubiera tratado el año pasado, tal vez en las cases que empiezan el 3 de marzo se habría podido incluir en la currícula este tema, y el chico podría tener un manual de seguridad vial. La prevención, la cultura de defender y querer la vida es muy importante y, obviamente, es algo que debemos trabajar fuertemente.

Así como el senador Giustiniani ayer planteaba en la comisión que se nos viene Semana Santa, dentro de pocos días, uno ya prevé lo que va a ser un fuerte afluente de turismo que viene y que sale. Agarremos las dos puntas, decía el senador ayer, de ingreso y salida de gente para que, por lo menos, en ciertos horarios las maquinarias viales y agrícolas no circulen. Demos prioridad y mucho más control en los peajes. Si está el policía para que un automóvil no pase sin pagar,

debiera estar también para que no pase con al auto en estas condiciones, o con el conductor en estas condiciones.

Se me ocurre que es un paso hacia adelante. Es muy importante que se haya instalado el debate en el Congreso y celebro lo que decía el senador Ríos, que seguramente en las próximas sesiones estaremos tratando nuevos proyectos de ley para fortalecer este que hoy tratamos. Desde ese punto de vista, creo que todo lo que hagamos va a ser poco, pero va a ser en beneficio de la gente.

El objetivo tiene que ser uno: bajar fuertemente los niveles de accidentes de tránsito y de muerte, a partir de la educación, de la toma de conciencia y de la prevención, con un fuerte control del poder de policía. Debemos continuar fuertemente con la política de infraestructura vial. En el marco del respecto mutuo y del cumplimiento de las leyes de tránsito podemos realmente empezar a dar vuelta esta historia con páginas negras que nos entristecen a todos.

Sr. Presidente.— Tiene la palabra la señora senadora Pinchetti de Sierra Morales.

Sra. Pinchetti de Sierra Morales. — Señor presidente: más de ocho mil personas mueren al año en la República Argentina por accidentes de tránsito. En este tristísimo *ranking*, la provincia de Tucumán, mi provincia, ocupa el quinto lugar con más de trescientas muertes durante el año 2007.

La Asociación Luchemos por la Vida señala que más del 85 por ciento de estos siniestros son causados por fallas humanas, entre las que tienen que ver un exceso de velocidad y el alcoholismo de los conductores.

El director de Emergencias del Sistema Provincial de Salud de Tucumán dijo que, en dicha provincia, los choques son la primera causa de muerte de menores de 34 años, y que el 60 por ciento de esos heridos son motociclistas. A su vez, los accidentes de motos, que antes representaban el 15 por ciento, han trepado al 70 por ciento. Además, este mismo especialista sostiene que alguien tiene la culpa de que esas motos —que se compran de una manera y que circulan de otra— estén preparadas, pues no pueden haber sido modificadas si no interviene un adulto en el pago de esta preparación, ya que los jóvenes que las manejan no tienen el poder económico para hacerlo.

Por otra parte, más de 300 personas ingresan al sector de Emergentología del Hospital Padilla, el más importante de mi provincia, por accidentes de motos, de los cuales 200 son mortales.

El jefe de Neurocirugía del Hospital de Niños de la provincia de Tucumán dice que en ese centro médico ingresan por día entre 10 y 15 niños con diferentes traumatismos, y que el 70 por ciento de ellos ha sufrido un accidente de tránsito. Dicho especialista sugirió que la campaña de educación vial, de la que estamos hablando todos en este recinto, no sólo se lleve a cabo en las escuelas de nuestro país, sino también en guarderías de automóviles y de motocicletas y, sobre todo, en campañas para los padres, que tienen que enseñarle a los chicos la responsabilidad en el uso de sus derechos, entre los cuales está el de circular con seguridad por las rutas de nuestro país.

A su vez, el ingeniero Pedro Katz, especialista en Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, consultado por este tema de los accidentes de las rutas, expresó que un camino habilitado al tránsito nunca debe ser reparado ni reconstruido, porque tiene que ser mantenido. Es decir que la inversión en nuestras rutas y caminos debe ser permanente, con su señalización en condiciones, puentes y alcantarillas expeditos, así como enumerar los cruces urbanos, curvas de riesgo, puentes y ampliar la capacidad de las rutas existentes mientras incrementamos la longitud y el estado de la red vial provincial en cada jurisdicción.

En realidad, estas declaraciones de especialistas y de quienes —como bien dijeron los

senadores— ponen el pecho todos los días cuando ocurren accidentes, se vinculan con la responsabilidad tanto de quienes conducen como de quienes manejan todo tipo de vehículo y de aquellos que fomentan las altas velocidades en vehículos especialmente preparados y peligrosos. En ese sentido, mayor responsabilidad les cabe a los funcionarios encargados del control de nuestras rutas, calles y caminos, que deben estar en buenas condiciones de transitabilidad.

En consecuencia, no puedo dejar de mencionar que, semanas atrás, un senador por la provincia del Chaco dijo, con respecto a su experiencia en la provincia de Tucumán, que consideraba que éramos un modelo de lo que no se debe hacer. Añadió que él, como empresario de la construcción, tenía temor de salir a las rutas de Tucumán porque veía los trencitos —entre comillas— de carros y de camiones que sacan la producción a través de la ruta nacional 38, que es la ruta troncal de nuestra provincia. Lo que el senador Biancalani no sabía en esa oportunidad, por no ser tucumano —yo se lo expliqué después— es que se trata de la única ruta que tenemos para sacar la producción de nuestra provincia.

El Estado nacional ahora está llevando a cabo la construcción de la nueva ruta 38, que tiene que tener más de 80 kilómetros en su recorrido total, de los cuales hoy solamente se encuentran habilitados 23 kilómetros. El resto, está en construcción o licitado.

Por supuesto que los tucumanos celebramos esta importante obra, que va a permitir descomprimir la traza actual y disminuir, seguramente, la cantidad de accidentes que tenemos. Pero también necesitamos una fuerte inversión en la red vial provincial, porque podría llegar a ser la escapatoria para poder trasladar la producción por otras vías.

Sin embargo, hoy más del 70 por ciento de esas vías se encuentra en mal estado, dicho esto por funcionarios provinciales, los cuales están tramitando los recursos necesarios para repararlas definitivamente. Esta cuestión, no podía dejar de mencionarla.

Hablando de responsabilidad, hoy estamos tratando este proyecto del Poder Ejecutivo nacional en el dictamen de las comisiones de Infraestructura, Vivienda y Transporte y de Presupuesto y Hacienda vinculado con la seguridad vial. Lamento que, por cuestiones administrativas, a la hora de este tratamiento no se haya tenido en cuenta un proyecto de nuestra autoría presentado en marzo de 2007, que creaba, justamente, la Policía Nacional de Tránsito y que contenía en su cuerpo varios puntos de coincidencia con el proyecto en tratamiento.

Me voy a permitir leer por qué cada una de esas coincidencias deben ser realmente bien explicitadas. Por ejemplo, coincide en la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional como el objetivo prioritario; establece delegaciones en el interior —porque creábamos, al igual que el proyecto del Poder Ejecutivo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que considerábamos como autoridad de aplicación de toda política y medida de seguridad vial, fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial, como parte de sus responsabilidades—; creábamos también el Registro Central de Información del Tránsito; considerábamos la participación de todos los organismos relacionados; establecíamos la necesidad de firmar convenios con jurisdicciones provinciales —tema que fue solucionado con el convenio que se firmó el año pasado entre el Poder Ejecutivo nacional y cada una de las provincias que así lo aceptaron—; y preveíamos también la formación, educación y prevención.

Desde que prestamos nuestro proyecto, el 29 de marzo, se firmó el Convenio Federal, que solucionó varios asuntos relativos al control del tránsito en todas las jurisdicciones del país, de tal forma que se allanó el camino al proyecto en estudio.

El artículo 1° del proyecto en discusión declara que la Agencia Nacional de Seguridad tendrá como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional. Si bien estamos de acuerdo con la iniciativa, no podemos dejar de observar que la misión de esta agencia no sólo debería circunscribirse a la reducción de la tasa de siniestralidad, sino que debería

garantizar el tránsito seguro de personas y bienes en todo el territorio de la Nación, abarcando así una finalidad mucho más amplia que la de controlar o disminuir un dato estadístico.

Faltaría definir, a nuestra manera de ver, qué es la tasa de siniestralidad, con qué parámetros se la va a medir y cuál es la meta anual de reducción de la misma, porque es deseable que al iniciar una reorganización administrativa, los objetivos y metas sean claros, tangibles y verificables.

El artículo 1°, en su última parte —que nos preocupa—, plantea que los medios para lograr el objetivo de esta agencia son la coordinación, el control y el seguimiento de las políticas de seguridad vial nacionales e internacionales. En tal sentido, creemos posible observar la última parte del artículo, porque el término "internacionales" nos preocupa, ya que afirmar eso en una ley es renunciar a nuestra soberanía a favor de otro Estado u organismo supranacional, el cual nos podría llegar a imponer políticas en materia de tránsito en la República.

Por tanto, de no precisarse el alcance del concepto, sugiero que se elimine la palabra "internacionales", o que se rectifique el texto diciendo que la autoridad tendrá en cuenta la promoción de normas y recomendaciones internacionales. Desde mi punto de vista, las políticas son implementadas desde los poderes constituidos del Estado sin influencia externa.

El artículo 2° establece el asiento de la Agencia y la habilita a constituir delegaciones. Estamos totalmente de acuerdo, y así lo habíamos propuesto en nuestro proyecto. También coincidimos en que la Agencia sea la autoridad de aplicación.

En el análisis del extenso artículo 4°, donde se establecen las funciones de la Agencia, podemos decir que coincidimos en su mayoría en la descripción realizada, aunque algunas de las repeticiones no generarían mayores inconvenientes.

Debemos recalcar que si bien el artículo 4° del proyecto originario del Ejecutivo le daba como sanción coordinar con los organismos competentes de las diversas jurisdicciones nacionales en materia de seguridad, creaba un cuerpo de Policía Vial que en el dictamen fue eliminado. Ese era el punto central de nuestro proyecto: la creación de la Policía Vial. Lamentamos esa decisión, porque a nuestro entender se ha perdido la oportunidad de contar con una fuerza de comando único, necesaria para controlar *in extenso* la seguridad vial en la República Argentina.

De esta manera, a mi parecer, la Agencia Nacional de Seguridad Vial verá resentidas sus funciones de fiscalización y control, porque para tomar las medidas deberá consensuar y repartir órdenes a diversos organismos y fuerzas, tornando difusa la responsabilidad del brazo ejecutor, y se continuarán asignando funciones a la Gendarmería Nacional, las cuales son extrañas a su naturaleza, como fuerza de seguridad.

Respecto de los artículos 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10 y 11, no tenemos objeciones que formular, y en cuanto al artículo 12, ya el presidente de la comisión dijo que retiraban el inciso a), que era nuestro punto en discusión.

No tenemos objeciones respecto de los artículos 13, 14 y 15.

Consideramos central el artículo 16 que contempla la creación del Registro Nacional de Licencias de Conducir, porque es un instrumento importante para normalizar y homogeneizar los criterios de emisión de las mismas.

Estamos totalmente de acuerdo con el artículo 17, por el que se crea el Registro Nacional de Estadística de Seguridad Vial. Se ubica al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito también en el ámbito de la Agencia.

En cuanto a los artículos 16, 17 y 19, creemos necesario explicitar que el funcionamiento de dichos registros dentro del ámbito de la Agencia debe ser coordinado y organizado conforme a la base de datos relacional y que sea de fácil acceso, de forma de centralizar toda la información y

de permitir a las autoridades contar con la misma en tiempo real e inmediato.

Coincidimos también con la propuesta de crear el Observatorio de Seguridad Vial. En cuanto a las disposiciones transitorias no hay punto de discusión. Y vemos con agrado que el plan presentado por el Poder Ejecutivo plantea además de la voluntad política una óptica integral acerca de la problemática de la inseguridad vial. Y se tiende a apuntar sobre el control que para nosotros es central, coincidiendo absolutamente con cada uno de los términos expresados hace unos minutos por el senador Ríos.

Considero que ninguna ley es pasible de ser cumplida si no hay un control estricto desde el Estado.

Por supuesto que vamos a acompañar el dictamen de la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transporte, tal como habíamos adelantado en sesiones anteriores, con disidencia parcial, que en esta oportunidad retiramos, por las explicaciones que dio antes el presidente de la Comisión.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Pérsico.

Sr. Pérsico. — Señor presidente: como miembro de la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transporte quiero expresar el beneplácito de estar tratando hoy este proyecto de modificación de la ley de tránsito, en función de un proyecto enviado por el Poder Ejecutivo nacional, lo que significa que esto se ha tomado y se ha puesto en la agenda nacional como una cuestión de Estado, que es algo que la sociedad nos venía demandando desde hace bastante tiempo.

En este proyecto es muy importante la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Uno puede ver en su organigrama y en su formación que va a tener en el futuro una importancia fundamental en la creación de políticas, en la coordinación de acciones con los gobiernos provinciales y municipales, en la necesidad —como dice la ley de creación de esta Agencia— de bajar notablemente el número de accidentes de tránsito en más del 50 por ciento en nuestro país.

Quiero recordar, aunque voy a ser breve porque pediré la inserción de mi discurso, el importante trabajo que se hizo durante la presidencia del señor senador Jaque —como lo han dicho otros senadores—, especialmente una serie de jornadas sobre educación y seguridad vial, que yo creo que fueron estratégicas en el trabajo del Senado, porque se invitó a participantes de la Federación Argentina de Municipios, del Instituto Federal de Estudios Parlamentarios, del Consejo Federal de Seguridad Vial, de la Secretaría de Transportes, de la Asociación de Fabricantes de Automotores, a importantes especialistas universitarios y a funcionarios de los gobiernos nacional, provincial y municipal, que tenían una amplia experiencia. Creo que esto permitió "gatillar", en el ambiente técnico del Senado, una serie de ideas y acciones que sirvieron de marco para este proyecto de ley que estamos tratando hoy.

Al respecto recuerdo algunas iniciativas, como la presentada por la señora senadora Giri sobre la seguridad en el transporte de larga distancia; otra del señor senador Salvatori sobre sanciones, multas y controles; y muchos más que no voy a mencionar, porque es muy larga la lista. Todas ellas, como dijo el ministro del Interior, han sido la base de este proyecto de ley unificado que tenemos hoy en el Senado y que constituye un importante paso adelante de la Nación Argentina.

Quiero comentar, como intendente que fui —y quizá quienes detentamos en algún momento este cargo nos arrogamos la autonomía de los carné y otras cosas más—, que presenté un proyecto de ley —creo que fue uno de los primeros— con relación a un carné nacional único, es decir, que hubiera una norma unificada pero que permitiera la coordinación entre las distintas entidades municipales, provinciales y nacionales. Se trataba de contar con un carné con el mismo sistema para todo el país, pero sin quitar al respecto la potestad de los intendentes o de las

provincias, pensando especialmente en la necesidad de mejorar la calidad en la entrega de esta habilitación.

Ya dijo el otro día el ministro del Interior que en la Argentina hay más de 2.500 ó 3.000 formas de dar el carné, todas creo yo muy rudimentarias: una foto, un par de preguntas en el caso más exigente, y a manejar. Nos ponen casi un arma en las manos. No aprendemos a manejar un vehículo y, después, como está demostrado, por no conocer las normas o no saber sobre seguridad vial, se produce el 80 por ciento de los accidentes, es decir, por esta falta técnica, teórico-práctica, de saber manejar.

Soy ingeniero civil y he visto en la Facultad lo que es una distancia de frenado, una velocidad de sobrepaso, una pérdida rasante —que a veces se produce en las rutas argentinas o de cualquier parte de mundo—, pero quizás no todos tuvimos la posibilidad de aprender y de capacitarnos. Entonces, cuando desde una función ejecutiva —como cuando me tocó ser intendente—, uno quería poner en funcionamiento norma más estricta, como hacer obligatorio el uso del cinturón de seguridad, la comunidad en general, la sociedad, lo veía antes como un perjuicio, como si uno tuviera la maldad de controlarlo. Y lo que estamos tratando —lo digo porque, como ciudadano, me pasaba lo mismo— es de salvar vidas.

Hoy, en este Senado, lo que siento es que estamos quebrando esas ideas, en el sentido de que eran para mal nuestro. Y nos estamos dando cuenta de que es para bien. La verdad es que no podemos tener las estadísticas de muerte que se dan en la Argentina, mientras en otros países son diez veces menor, lo que implica una gran diferencia.

Repito que no quiero abundar en el tema. Sólo deseaba expresar alguna idea antes de aprobar o dar mi voto afirmativo a este proyecto de ley. Muchos de los temas a los que me iba a referir ya han sido mencionados por otros senadores.

Pero quiero sacar una conclusión personal sobre algo que creo que es deber de todos nosotros, es decir, de los legisladores acá en el Senado, pero también de todos los ciudadanos, de todos los encargados de los poderes ejecutivos, nacional y provinciales —que seguramente tienen más responsabilidad—, de las ONG's y todos los organismos relacionados con la seguridad vial, que tendrán que hacer un esfuerzo, tal vez mirar más lejos, para entender que se está tratando de salvar vidas humanas, que por cierto son invalorables.

En ese sentido, cuando analizaba la implementación del carné de conducir por puntos, me preocupó el comentario que me hizo un funcionario del ReNAT, que me señaló: "Hemos hecho normas importantes; con quince provincias hemos firmado convenios por el tema de los accidentes de tránsito y solamente dos ciudades —creo que una era Rosario; de la otra no me acuerdo pero no era Buenos Aires— cumplieron con traer los antecedentes a este organismo".

Por lo tanto, ojalá que todos tengamos la fuerza de acompañar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en nuestras provincias y de entender que estamos hablando de vidas humanas, respecto de las cuales siempre dijimos que no pueden mensurarse o valorarse, a efectos de encarar una acción positiva para mejorarlas.

Por eso me alegra muchísimo que la implementación de esta iniciativa se haga a través de un pacto federal firmado por casi todas las provincias. Evidentemente, ha habido una voluntad democrática distinta.

Antes, cuando se hablaba de un carné de conducir único, tal vez pensábamos que nos avasallaban la autonomía provincial o municipal. Pero no era así, sino que se trataba de unificar una norma para mejorar la calidad de vida, para que se aprenda a conducir y para vivir mejor en la Argentina.

Creo que la sanción de este proyecto nos la agradecerán las familias de aquellos que sufrieron la pérdida de un hermano, de un hijo o un amigo cercano; y también nosotros la celebraremos, pues como viajamos diariamente, las estadísticas de los accidentes nos asustan

bastante y cuando nos despedimos de nuestras familias no sabemos si las saludaremos al regreso

Es por ello que creo que depende de todos nosotros tratar de que se viva mejor en este país y de que se mejore la cultura. Esta iniciativa se relaciona con los cambios culturales e institucionales de que hablaba nuestra presidenta y con los ejes fundamentales de los próximos cuatro años de gobierno.

Por lo tanto, pienso que este proyecto conlleva una política Estado y que dentro de cuatro o cinco años diremos "Logramos el objetivo de bajar por más del 50 por ciento los accidentes de tránsito en la Argentina".

Sr. Presidente. — Tiene la palabra la señora senadora Escudero.

Sra. Escudero. — Señor presidente: el año pasado desde la Comisión de Seguridad Interior seguimos muy de cerca esta gran preocupación del Senado por la seguridad vial.

Es por eso que celebramos este proyecto —que ha alcanzado un alto consenso— y la creación de algunas herramientas que nos permitirán mejorar los controles sobre los conductores y el estado de los vehículos.

La creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es un paso muy importante; pero también lo es la de las otras instituciones —los comités Ejecutivo, de Políticas, y el Consultivo—, que permitirán un espacio en el que las organizaciones de la sociedad civil puedan acercar sus preocupaciones y enriquecer las propuestas de control del gobierno.

Otro de los logros de este proyecto es que el Poder Ejecutivo entendió que se trataba de un problema interjurisdiccional. Ese era uno de los problemas que veíamos en el proyecto de la senadora por Tucumán; se trataba de una buena iniciativa, pero considerábamos que quedábamos entrampados con el tema de la interjurisdicción.

El poder de policía no fue delegado por las provincias al gobierno federal, por lo que este tiene competencias muy limitadas en ese aspecto. En consecuencia, fue correcto el abordaje del gobierno nacional, en el sentido de firmar en primer lugar un convenio con las provincias. Eso nos permite hoy avanzar con este proyecto de ley de alcance nacional, sin perjuicio de que la norma posteriormente deberá ser ratificada por cada una de las provincias, por lo menos en lo que hace a las competencias propias.

Creo también que ha sido muy importante la discusión en la Comisión, ya que posibilitó la incorporación de temas tales como la lucha contra el alcoholismo; esto había sido incorporado en el convenio con las provincias, pero no figuraba en este proyecto.

Además, se aceptaron algunas de nuestras sugerencias, como por ejemplo la exclusión de la exigencia de la consulta al ReNAT cuando se hacía un trámite de pasaporte —nos parecía que eso era atentar contra la libertad de circulación—, la incorporación de los importadores en los estándares de seguridad —se había previsto a los vehículos fabricados en la Argentina, pero omitido a los importados—y la eliminación de la exigencia de dar un nuevo examen cuando se cometía cualquier infracción, es decir, no se trata de que por una infracción de mal estacionamiento, al renovar la licencia, haya que dar nuevamente el examen.

Quiero recordar algunas estadísticas a los efectos de enriquecer las que ya fueron dadas en este debate. En 2006, el Ministerio de Salud, en su Encuesta Nacional sobre Factores de Riesgo, expuso resultados muy interesantes. Solamente el 48 por ciento de las personas que viajan en auto refirieron utilizar siempre el cinturón de seguridad. Y en esto es interesante advertir que el porcentaje sube al 78 por ciento en la Ciudad de Buenos Aires como consecuencia de la campaña y del control que se hizo sobre la utilización del cinturón de seguridad a fines de 2004 y 2005.

Con relación a la utilización del casco, a nivel nacional el 85,7 por ciento de las personas no lo utilizan cuando circulan en moto y en bicicleta. Es decir que hay muy buenas leyes en la Argentina, pero lo que falla es el control.

Con el proyecto en consideración lo que se hace es avanzar en las herramientas de control; un control interjurisdiccional y coordinado donde se suman fuerzas federales, provinciales y las policías municipales de tránsito.

Como lo dijo el señor presidente de la Comisión, había hecho una observación al inciso g) del artículo 4° respecto de las competencias de la Agencia. En el proyecto original se le daba la atribución de coordinar la creación de un cuerpo policial, con lo cual se excedía el marco de lo que es una agencia dependiente de uno de los ministerios. Esta Agencia mal puede crear una nueva fuerza cuando eso exige una ley del Congreso de la Nación y mucho menos fijar una estructura dentro de las fuerzas provinciales, algo que es una competencia netamente propia de ellas.

Por lo tanto, con la redacción en la que insistí esto queda corregido y la competencia de la Agencia estará circunscripta a la coordinación con el ministerio competente en materia de seguridad, que es otro ministerio del que dependerá la Agencia, y con los gobiernos provinciales también vinculados al control de la seguridad en las rutas.

En este sentido, quiero hacer una referencia —ya la había formulado el señor senador Martínez por la provincia de Santa Cruz— en cuanto a lo que advertimos desde la Comisión de Seguridad Interior y Narcotráfico sobre el doble comando de las fuerzas.

Las fuerzas de seguridad necesitan un comando muy claro. Ese comando estaba en el Ministerio del Interior, porque las fuerzas federales deben actuar en coordinación con las provinciales y dicho ministerio es el que maneja la relación con las provincias. Pero cuando se modificó la ley de ministerios, el comando de las fuerzas policiales y de seguridad pasó al ámbito del Ministerio de Justicia y Seguridad.

En consecuencia, hay una Agencia encargada del control vial, que depende del Ministerio del Interior, en virtud de la coordinación con las provincias; y fuerzas federales que dependen de otro ministerio. Se espera que en esa coordinación no haya fallas de doble comando con relación a las fuerzas federales.

Finalmente, una última observación se refiere a que celebramos la decisión de la señora presidenta y del bloque en cuanto a retirar el inciso a) del artículo 12, ya que hay un enorme consenso en cuanto a la dotación de fondos para que efectivamente funcione. Por ende, atento a la claridad del artículo 52 de la Constitución Nacional, no era conveniente iniciar una institución nueva con recursos que iban a ser altamente discutidos.

Sin embargo, en el supuesto de incorporar este recurso, en la reunión de Comisión de ayer se hablaba de establecer claramente que el costo de la nueva contribución no se trasladaría al tomador de los seguros.

En ese sentido, el señor presidente de la Comisión explicó claramente que había un alto consenso de parte de las compañías de seguros y de la Superintendencia de Seguros de la Nación en cuanto a no trasladar dicho costo, porque en realidad el buen funcionamiento de la Agencia tiene que traducirse en la reducción de accidentes y, por ende, en menores costos de los seguros de las compañías.

Quiero sugerir que en la nota que se haga a la Cámara de Diputados, pidiendo que se trate este tema como una ley complementaria con origen allí, se tome en cuenta la redacción del artículo 11 de la Ley 25054, del bombero voluntario. Aquí también se crea una contribución y se establece claramente —así lo dice la norma— que ella no podrá ser trasladable a las primas a abonar por los tomadores.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra la señora senadora Estenssoro.

Sra. Estenssoro. — Señor presidente: he escuchado atentamente este debate, donde varios senadores y senadoras han hablado de la importancia de establecer una política de Estado

respecto de la seguridad vial; yo estoy totalmente de acuerdo con ese criterio. Ahora bien, ante una clara emergencia en el tema de la seguridad vial, el gobierno nacional ha enviado un proyecto al Congreso de la Nación en sesiones extraordinarias y está dando una respuesta que parece rápida, todo lo cual significa tener una buena iniciativa política.

Pero además de ello debemos lograr que esta norma después se cumpla. En este sentido, hago mías las palabras del señor senador Rossi en cuanto a que lo que falta en la Argentina, para evitar las muertes que todas las semanas engrosan el drama del tránsito en nuestro país, es un mayor control. No necesitamos más leyes ni agencias sino que hay descontrol, falta de control y una negligencia enorme en materia de seguridad vial, especialmente en lo que se refiere al control de la velocidad, de las condiciones de los vehículos, de las rutas y del estado de los choferes.

Muchísimos pasajeros cuentan que al subir a los ómnibus tienen la sospecha de que sus conductores han bebido demasiado. No hay muchos controles de alcoholemia. El último domingo me pararon por la noche en la Ciudad de Buenos Aires y me hicieron la prueba de alcoholemia; esta fue la primera vez que me pasó en la Argentina. Realmente, celebro que esto empiece a pasar. Si este tipo de controles fuera algo habitual no tendríamos que crear agencias sino que simplemente nos estaríamos cuidando de lo que bebemos ante la posibilidad de que nos hagan una prueba de alcoholemia. Aprovecho para decir que la pasé satisfactoriamente. Me parece muy bueno que nos controlen.

Otra medida que no figura en este proyecto de ley pero que he visto en otros países es que cuando uno comete una infracción tiene que pagar la multa en el momento, no al agente de policía sino que debe ir hasta una comisaría o hasta una oficina gubernamental y pagarla inmediatamente. O sea que no debe presentarse ante el juez ni nada por el estilo. Lo que pasa acá es que como se sabe que después, a lo mejor, se puede negociar y evitar el pago de la multa, los infractores se cuidan menos.

El tema del control es muy importante para cambiar nuestra cultura. A mí me parece que esa es una atribución y una responsabilidad del Poder Ejecutivo nacional y de los gobiernos provinciales y municipales. No quisiera que el anuncio de la sanción de esta norma, que nosotros vamos a acompañar, haga creer a la población que el problema se ha solucionado, porque si después no se realizan los controles necesarios, el año que viene —en las vacaciones de invierno o en las próximas de verano— vamos a estar frente a este mismo drama.

En segundo lugar, quiero subrayar lo dicho por el señor senador Cabanchik en cuanto a que en este proyecto no queda claro que va a haber un registro único, el que como se dijo es una de las piezas claves de esta iniciativa. Digo esto, porque durante un tiempo indefinido podrán coexistir dos registros y dos sistemas, lo que va a llevar a una mayor fragmentación y a compartimentos estancos —como dijo el señor senador Ríos— y, entonces, habrá más desorden, más confusión y más dificultad para controlar, por más que se cree una agencia nacional y un sistema interjurisdiccional.

Es muy importante y me parece que mejoraría sustantivamente este proyecto si queda taxativamente en claro el tiempo en que se hará la transición hacia un único registro nacional; si no queda en claro, de vuelta vamos a crear falsas expectativas en la población. Digo esto con toda responsabilidad, porque creo que si eso quedara en claro realmente estaríamos dando un paso mucho más importante.

Para usar el término que utilizó la senadora Escudero, tenemos que evitar en este tema el "doble comando", que es un problema que está teniendo nuestro país. No solamente podemos introducir este problema del doble comando en cuanto a la seguridad vial —y entonces en vez de una solución estaríamos creando un problema—, sino que ya poseemos un doble comando en lo que a economía se refiere. Como se vio, nosotros votamos una ley con el compromiso del ministro de Economía, en la cual la autoridad de aplicación iba a ser el Ministerio de Economía,

pero después hubo otra orden de otro comando para que desautorizara al ministro de Economía.

También, un dirigente peronista importante ha hablado del doble comando a nivel del Poder Ejecutivo nacional, de la Presidencia de la Nación. Entonces, creo que introducir un doble comando en esto sería realmente perjudicial y, como se dijo, estamos hablando de salvar vidas.

Por último, me parece muy bueno que se haya suprimido el inciso a) del artículo 12, porque creo que con los recursos extraordinarios que tiene hoy el gobierno nacional no es necesario crear una nueva tasa. Mejor es ver cómo funciona esta Agencia y si después es necesario generar más recursos, que se evalúe, pero no empezar haciendo caja y después ver si se implementa esta norma.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra la señora senadora Iturrez de Cappellini y después el senador Castillo.

Sra. Iturrez de Cappellini. — Señor presidente: en realidad, luego de compartir las exposiciones...

Sr. Presidente. — Senadora, ¿me permite? La senadora Perceval le pide una interrupción, ¿se la autoriza?

Sra. Iturrez de Cappellini. — Sí, cómo no.

Sra. Perceval. — Muy breve.

Los senadores y senadoras preopinantes han hecho mención de la necesidad —que comparto— de los controles. Pero quiero que no se deslice, a modo de vigilar y castigar, que solamente la cuestión es controlar. En esto me parece que es muy inteligente y responsable el proyecto que estamos debatiendo, cuando en su artículo 26 aparece la importancia de la educación, la ética ciudadana y la capacitación. Digo esto porque, de lo contrario, podemos deslizar que solamente la balanza del control externo puede cambiar pautas y comportamientos culturales. Y creo que en esto es fundamental lo que se ha incluido en este proyecto de ley como prioritario: educación, capacitación y ética ciudadana.

Así mismo, quiero señalar que en los Objetivos del Milenio para reducción de la pobreza y equidad educativa —convenio que suscribió nuestro país y que fue presentado por las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud—, el hincapié está puesto en una cultura del cuidado ciudadano y no solamente en los controles del Estado.

Sr. Presidente. — Continúa en el uso de la palabra la señora senadora Iturrez de Cappellini.

Sra. Iturrez de Cappellini. — En realidad, luego de escuchar medulosas exposiciones y compartir casi todas ellas, quiero expresar que estamos dando un paso muy importante en materia de tránsito en la República Argentina.

Por lo tanto, reitero, compartiendo las expresiones de los senadores preopinantes, quisiera insistir en que este proyecto debe ir acompañado de una concientización masiva de la sociedad para alcanzar los objetivos que el Poder Ejecutivo y todos nosotros también nos proponemos.

También coincido en que hay que poner la mirada en el financiamiento de las obras de infraestructura, que son prioritarias. Al respecto comparto las expresiones del senador Rossi, en el sentido de que muchas de las rutas argentinas son mortales.

Soy legisladora por Santiago del Estero, provincia que lamentablemente está a la cabeza de las estadísticas por los siniestros que tienen que ver con muchas de las causas que aquí hemos desgranado.

Pero también aprovecho esta oportunidad para adherir a un proyecto de creación de una autopista del Noroeste argentino que fue presentado por representantes de Santiago del Estero en la Cámara de Diputados el año próximo pasado y que tiene que ver con la traza de la ruta 34, especialmente en el tramo Rosario-Santiago del Estero Capital, que presenta un deterioro importante y que registra el mayor porcentaje de accidentes en los últimos tiempos.

Anticipo mi voto positivo al proyecto de ley y comparto esta iniciativa del Poder Ejecutivo que pone en manos de los ciudadanos nuevas herramientas, que seguramente van a disminuir el número de siniestros que sufrimos los argentinos por estas causas.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el senador Castillo.

Sr. Castillo. — Señor presidente: voy a ser muy breve, dado que estamos autorizados para insertar y así vamos a hacerlo, pero quería realizar dos o tres reflexiones.

En primer lugar, adelantar el voto afirmativo tanto en general como en particular dado que al eliminarse el inciso del artículo 12 quedó fuera el único obstáculo por el cual podríamos haber tenido alguna disidencia en particular.

Ya habíamos manifestado en la sesión extraordinaria anterior nuestra congratulación por el modo en que se abordó el tema. De hecho, que este tema haya sido incluido en extraordinarias marca un grado de responsabilidad y de interés. Asimismo, la presencia del ministro del Interior en definitiva vino a avalar el trabajo que se había estado haciendo durante muchísimo tiempo con numerosas expresiones y proyectos en los que se ha estado trabajando. Así es que hoy, casi con rapidez, se está tratando este tema.

Simplemente quería agregar que cuando un tema es tratado con la categoría de política de Estado se le da una característica importante. Esto de romper los nichos de jurisdicciones era algo impensado porque quizás constituía la traba más grave que había con anterioridad.

También tenemos el hecho de la creación de esta Agencia y, como bien marcaba el presidente de la Comisión, las tres unificaciones fundamentales: el registro único nacional, el registro infracciones, y el tema de la recaudación y las multas..

Sabemos también —lo han expresado acá casi todos los que opinaron en la materia— que esta ley recién es un comienzo. Sabemos que se trata de un tema que va mucho más allá. Uno de sus aspectos es el transporte multimodal. No está sólo el tema ferroviario sino también el del fomento del uso de nuestros ríos con capacidad para transporte fluvial. Por ejemplo, en el río Paraná muchas veces vemos cómo los paraguayos transportan prácticamente toda su importación y exportación. En definitiva, ¡cuántas provincias estarían dejando de lado —digamos— la súper habitación de las rutas si optaran por esta alternativa!

La expresión del presidente referida a que quizá con dos artículos se hubiera podido cumplir esta ley —es decir, uno sobre el sentido común y otro por el cual cada uno de nosotros cuidemos nuestras vidas— me trae algo a la memoria. Sobre esto que parece tan pequeño hacía una reflexión Marcos Aguinis en su libro "El atroz encanto de ser argentinos" diciendo lo siguiente. Un auto cruza un semáforo en rojo en España, es alcanzado por el policía y antes de pedir el carné de conducir le dice: "Usted es argentino". Este argentino se enoja y dice: "¿Solamente los argentinos cruzamos los semáforos en rojo?". "No,[dice el policía] de otras nacionalidades también cruzan el semáforo en rojo, pero los únicos que lo hacen sonriendo son los argentinos". Más que risueño, es grave y llamativo, también implica que esto no es sólo abordable desde las cuestiones educativas, sino también con alguna cierta rigurosidad en la aplicación de los controles.

Cuando el carnet de conducir tenga puntos y cuando alguien tenga que ir a renovarlo, como ocurre en otros países, sobre todo en los Estados Unidos, esa diferencia de puntos implicará que ese ciudadano tiene que pagar más por el seguro y algunas otras cosas, porque debe haber una cuestión de premios y castigos entre aquellos que cumplen con las leyes y quienes no lo hacen.

— Ocupa la presidencia el señor vicepresidente 1°, senador Juan C. Marino.

Sr. Castillo.— Es un paso importante el que se está dando y, como decía recién el senador

Martínez, hay muchos disparadores que han permitido que este proyecto de ley se trabaje en forma rápida; las limitaciones que nos marcaba recién el senador Ríos, como no tocar temas que van a otras comisiones porque pueden ir parando el avance del proyecto; este trípode que nos armaba el senador Rossi tocando algunos puntitos, como el tema de los cascos. Hay países en donde el casco debe ir acompañado por el número de placa de la moto. Por ejemplo, en mi provincia, amén de los accidentes, un grave tema es el robo de motos ya que no necesitan demasiada registración. Muchas veces, estos temas son los que en definitiva nos dan una herramienta que puntualmente nos puede permitir abordar la cuestión de mejor manera.

Simplemente, quiero terminar señalando que hemos cumplido con lo que aquí se nos sugirió en la primera reunión y hoy hemos recibido la nota del gobierno de la provincia de Catamarca que nos expresa que en función a este proyecto que estamos considerando, no habrá ningún problema en una ulterior adhesión a partir de que esto se apruebe.

Sr. Presidente (Marino). — Tiene la palabra el señor senador José Martínez.

Sr. Martínez (J.C.). — Señor presidente: por supuesto que consideramos que este proyecto de ley es válido y va a ayudar en algo a la problemática. Por supuesto que lo vamos a acompañar y por supuesto que creemos que los problemas que hoy son tan acuciantes en las rutas argentinas tienen que ver con el poco control, con mala infraestructura y con flotas de camiones de carga —muchas veces con sobre peso— que están transportando el 80 por ciento de la carga en la República Argentina.

Esto tiene que ver con problemas entre jurisdicciones provinciales, municipales y la Nación. Lo que no se dice, o se trata tangencialmente, es el meollo de la problemática, que es la matriz de transporte que tiene la República Argentina.

— Ocupa la Presidencia el señor vicepresidente de la Nación, ingeniero Julio César C. Cobos

Sr. Martínez (J.C.). — Como para dar un dato, en 1988 había 38.000 kilómetros de vías férreas, hace 20 años. ¿Cuántos kilómetros de vías férreas hay hoy transportando carga en la Argentina? Hay 11.000 kilómetros. Esto tiene que ver con una matriz de transporte, que tiene que ver con el negocio de la producción de grandes camiones, vehículos y demás, que tiene que ver con una serie de industrias que están vinculadas a esta matriz, que tiene que ver con un proceso de romper la matriz que tenía la República Argentina allá por los años 40 cuando se empezó a industrializar y a desarrollar sus economías regionales y poblaciones. También se relaciona con este proceso de concentración de riqueza a través del agro —especialmente con la soja—, con el despoblamiento de muchas regiones de la República Argentina y con el negocio de las empresas petroleras e hidrocarburíferas.

¿Cómo puede ser que la Argentina, que tiene excedente de nafta y faltante de gasoil, siga estimulando el transporte por vía terrestre y no se habilite una línea férrea que cambie el modo de trasladarse? Sin embargo —y esto se lo planteo al oficialismo—, sí se habla del "tren bala", cuya inversión demandará más de 30 mil millones. ¿Para qué? Para unir Buenos Aires, Rosario, Córdoba y Mar del Plata; es decir, para transportar a una elite, a un grupo que podrá pagar esa tarifa y ese servicio.

Ahora bien, el pueblo, nuestro socio de esa sociedad de beneficencia —como dijo Pichetto—, viaja como ganado. Esos socios, que deben trasladarse a su trabajo, están siendo degradados permanentemente con esta matriz vial que ayuda y co-ayuda, en mucho, a los accidentes de tránsito.

Otro capítulo merece el transporte urbano de pasajeros: casi el 90 por ciento son colectivos. Nada se habla de los medios de transporte que se perdieron en la Argentina como, por ejemplo, el de pasajeros de las líneas férreas. Nada se habla del transporte aéreo y de la

privatizada Aerolíneas Argentinas, que ha dejado a muchos sectores sin la posibilidad de traslado, obligándolos a utilizar las rutas terrestres. Muchos de los senadores aquí presentes debemos trasladarnos por tierra para regresar a nuestras provincias. Todo eso ayuda. Esta matriz no es una casualidad ni surgió por generación espontánea, sino que fue estimulada y armada para que sea así. Y nada de eso se discute.

Sin duda, este proyecto es un principio; pero, concretamente, planteamos al oficialismo que traslade esta inquietud y que se empiece a debatir en el seno del pueblo argentino la posibilidad de contar con una matriz de transporte distinta.

A modo de ejemplo, diré que para transportar carga a Tierra del Fuego se deben recorrer 3.600 kilómetros. Todo el abastecimiento para la población y para la industria asentada allí se hace por vía terrestre. Resulta que los puertos patagónicos no cuentan con ningún buque de la marina mercante argentina —sencillamente, porque no existe más, porque la destruyeron— que lleve el transporte de carga por vía marítima, a fin de descongestionar la Ruta Nacional N° 3. A su vez, cabe destacar que en invierno dicha ruta es peligrosa por el hielo y por la nieve. Sin embargo, de eso no se puede hablar. Se destruyó a propósito.

Ahora bien, parece que todo pasa por vía terrestre y esto es realmente antieconómico. En ninguno de los países civilizados existe una matriz de transporte como la de la Argentina y menos aún con las distancias existentes. Verdaderamente, es antieconómico y contaminante y agrava más la crisis energética.

En consecuencia, estos son temas que nos gustaría discutir, con la salvedad de que estamos de acuerdo con este parche, que no va a solucionar la problemática. Y lo ridículo de esta historia es que nuestros compatriotas se siguen muriendo en las rutas. Lo ridículo es que, a pesar de que se plantea que hay un cambio de rumbo respecto de los años 90 —que fue la época de la destrucción de la matriz de transporte en cuanto a trenes, transporte marítimo y aéreo—, hace aproximadamente cinco años que este gobierno dice que quiere cambiar las cosas y no empieza a discutir esto.

Entonces, para terminar, señalo que estamos de acuerdo con este proyecto, que lo vamos a acompañar con las observaciones que va a formular el señor senador Giustiniani, pero creo que este Senado tiene que poner en su agenda el meollo de la cuestión o de la problemática, que es la matriz del transporte en la República Argentina.

Sr. Presidente. — Le tocaría hacer uso de la palabra al señor senador Rodríguez Saá, pero no se encuentra en el recinto.

Tiene la palabra el señor senador Torres.

Sr. Torres. — Señor presidente: escuché al señor senador preopinante, muy preocupado por la simplificación de los temas que estamos tratando, que tienen una profundización muy alta según él expresa..

Debo decir que provengo de una provincia que tiene graves deficiencias y que fue postergada durante muchísimas décadas. Sin embargo, tenemos que asumir las responsabilidades que tenemos, como representantes de las provincias. Estamos discutiendo este tema y, aparentemente, pareciera que la culpa de todos los accidentes la tiene el gobierno nacional; pero el poder de policía está en cada una las provincias. Y somos nosotros quienes las representamos.

Entonces, en algún momento, para solucionar en serio los problemas de este país, tendremos que asumir nuestras propias culpas y responsabilidades y, en función de ello, cambiar las demandas hacia adelante. Creo que hay muchas deficiencias, pero hacer esta síntesis que formuló el señor senador preopinante y responsabilizar de ellas a los últimos cuatro años de gobierno, me parece una simplificación muy grande, con todo el respeto que me merece el dicho senador. Considero que esto merece otra altura, para debatir un tema en el que justamente

estamos tratando la pérdida de vidas de muchísima gente por una falencia que tenemos todos los argentinos y no solamente las autoridades...

Sr. Martínez (J.C.). — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador José Carlos Martínez. Le pido que sea breve.

Sr. Martínez (J.C.). — Señor presidente: he sido aludido y tengo derecho a hacer uso de la palabra.

No estoy planteando que esta problemática y la culpa de todo sea del gobierno nacional. Creo que hay una matriz que se fue transformando en los últimos 30 o 40 años, que no ha sido cambiada, y hace cuatro o cinco años que se sigue esta tendencia. Y no hay —por lo menos hasta ahora— visos de cambio. Esto es lo que planteo.

Por otro lado, las provincias tienen efectivamente su responsabilidad en la cuestión del tránsito, pero no tienen ninguna responsabilidad en la privatización de los ferrocarriles, ni de Aerolíneas Argentinas, ni en la enajenación de la marina mercante argentina. Esto es lo que se debe retomar. Y este gobierno, que planteó que iba a ir en ese sentido y que íbamos a volver a retomar ese camino, todavía en estos cinco años no lo ha hecho.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Massoni.

Sr. Massoni. — Señor presidente: este gobierno no tiene la culpa de que en los últimos 20 ó 30 años el país se haya quedado sin ferrocarriles, ni de que no se hayan aprovechado los puertos de la Patagonia. Eso es culpa de una historia. Tenemos que aceptarlo.

En segundo lugar, aprovecho esta ocasión para señalar lo siguiente: hace más de un año que se ha estudiado todo este sistema. Es muy difícil poner en vigencia este proyecto de ley en un país heterogéneo, no homogéneo, donde hay distintas normas, distintas policías y distintas estructuras. Hay que dar tiempo y hay que educar, como alguien dijo.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Pérsico. Le pido que sea breve.

Sr. Pérsico. — Señor presidente: creo que este gobierno está dando muestras claras de querer establecer una política de transporte importante, especialmente mejorando la matriz del transporte.

Como senador por San Luis quiero recordar que desde hace muchos años el tren no funciona en la zona de San Luis, Mendoza y Cuyo, porque una laguna destruyó kilómetros de vías y no nos permitió utilizar ese medio tan importante de transporte alternativo. Esa obra ya está terminada y ya se está licitando.Y por lo que hablé con el Secretario de Transporte en un año o dos va a existir este importante medio alternativo que también va a salvar vidas porque se va a dar esa posibilidad. Se va a llevar a miles de personas en tren, que antes no existía.

Considero que se está haciendo un acto demagógico por una cuestión política. Tenemos que pensar en el ser humano y yo tengo que defender a este gobierno porque veo que después de muchos años ha tomado al toro por las astas y está mostrando políticas de crecimiento en nuestro país.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Fuentes.

Sr. Fuentes.— Señor presidente: me parece que un tema de la gravedad, la implicancia y la profundidad que merecen las matrices, tanto productivas como de infraestructura o las que fuesen, introducido de esta manera, pierde su sentido. Calculo que la intención del senador no ha sido esa.

Quiero recordar brevemente, dado que fue referenciada la acción del Poder Ejecutivo, que la omisión del Estado, el apartamiento del Estado, la extinción del Estado como resultado político, no fue una construcción de una día para el otro, sino de décadas. Y en esto de reclamar políticas de Estado, es evidente que la intención del Poder Ejecutivo al haber enviado al Senado el proyecto que hoy que estamos tratando muestra, precisamente, un giro abismal de diferencia

entre el Estado ausente y el Estado presente.

Entonces, lo que estamos discutiendo sobre la temática de la seguridad vial tiene que ver con esta intención. Es importante, además, tener en cuenta las discusiones que se han dado en torno a la coordinación de jurisdicciones, al tema de armonización pero, fundamentalmente, a cuál es el rol del Estado en sus ámbitos municipales, provinciales o nacionales.

Considero desatinado —y lo digo con todo respeto— aprovechar la ocasión del debate para introducir de tamaña manera un tema que nos es caro a todos, porque no creo que el senador preopinante pretenda descubrir a Scalabrini Ortiz, que desconozca que aún en la conformación actual de las fuerzas políticas que representamos ha habido quiénes precisamente han tenido mucho que ver con esa desaparición del Estado activo en la Argentina.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Giustiniani.

Sr. Giustiniani. — La realidad muestra de manera incontrastable que las muertes por accidentes viales representan uno de los principales flagelos que tiene nuestro país.

Nosotros recurrimos muchas veces a las encuestas para saber qué siente la ciudadanía, qué piensa, cuál es el reclamo de los ciudadanos acerca de qué debe hacerse, cuáles deben ser las medidas más urgentes que tomen los gobernantes. Y las estadísticas en este caso no necesitan de encuestas; demuestran que es el cuarto motivo de muerte en el país, después de los accidentes cardíacos, infartos, cáncer, etcétera. Los accidentes viales, como causa de muerte, están por encima de todo lo que puede sumarse con respecto al tema de la inseguridad. Y creo que el senador Lores aporta a este debate una cuestión que escapa de los números, al decir que la principal causa de muerte en los niños son los accidentes viales. Creo que es terrible, es dramático; esto determina una profunda reflexión y este es el primer paso que se está dando en este proyecto de ley que estamos tratando, que fue enviado por el Poder Ejecutivo nacional. Por eso va a ser acompañado en general por unanimidad o casi por unanimidad; porque existe la necesidad de dar respuestas inmediatas. Por eso existieron proyectos que vinimos presentando durante mucho tiempo, por eso existió un funcionamiento de la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transporte que durante todo el año pasado trabajó activamente, una Comisión que se formó en el Congreso con la Cámara de Diputados y de Senadores para abordar este tema y por eso creo que hoy se da un primer paso en la búsqueda de la solución para este flagelo.

Yo también voy a recurrir a las estadísticas. Me parece que son importantes para analizar porque marcan muchas cosas, no solamente una primera reflexión: que no tenemos estadísticas oficiales. Es decir que este primer paso de la creación de una Agencia y la posibilidad de retomar una política nacional en el tema determinan la necesidad de que tengamos este primer elemento de estadísticas ciertas, nacionales, que marquen la magnitud de este flagelo.

Si recurrimos a las organizaciones no gubernamentales que trabajan seriamente en el tema, como Luchemos por la Vida —y pido que se incorpore este trabajo—, advertimos que en 2007, año paradójicamente declarado de la seguridad vial, se tuvo el mayor número de muertos, 8.104 en la República Argentina y, con datos del INDEC, más de 70 mil heridos.

Cuando recorremos las estadísticas, podemos ver un dato peor. Porque las estadísticas pueden mirarse como una fotografía pero, cuando las analizamos en un período de tiempo, nos muestran el desarrollo de una película. Y la película terrible, según los datos disponibles, desde 1975 —por ejemplo— hasta 2000, demuestra que en la República Argentina han tenido un crecimiento importante los muertos por accidentes viales. Esta estadística compara los muertos por cada millón de autos. Esto es importante porque siempre se deben medir tasas, proporciones, y no números absolutos. Se habló en determinado momento de los muertos en distintas provincias, pero evidentemente hay una relación directa entre la cantidad de habitantes con el parque automotor y el número de víctimas. Por eso la provincia de Buenos Aires está a la cabeza

de los muertos por accidentes viales, le siguen Santa Fe y Córdoba peleando el segundo lugar.

También hay datos que demuestran que la Capital Federal está muy por debajo de eso; evidentemente, porque no existe el tránsito por rutas de única mano de ida y otra de vuelta, y sólo existen los accidentes urbanos. Por eso, cuando uno hace la comparación respecto del número de habitantes, en la Ciudad de Buenos Aires la tasa es muchísimo más baja que en estas provincias, donde hay muchos kilómetros de rutas.

Lo que quiero decir es que en nuestro país, desde 1975, ya estábamos a la cabeza de los países con muertos por accidentes viales. Teníamos un índice de mil que, como dije, representa los muertos respecto del millón de autos. Y subimos, en el año 2000, a 1126. Si hacemos la comparación con países desarrollados, en el mismo lapso, 1975-2000, España no estaba tan lejos de nosotros: tenía 760 muertos por cada millón de autos, pero en el año 2000 tenía 276, y en la actualidad bajaron mucho más este índice. Estados Unidos, de 335 en el año 75, pasó a 195 en el año 2000, es decir que disminuyeron sensiblemente los muertos por accidentes viales. Suecia, 399 en el año1975; en el año 2000, 128. Es decir que disminuyeron sensiblemente los muertos por accidentes viales.

Esto nos demuestra claramente que en lugares en donde evidentemente el parque automotor aumentó, existió paralelamente un desarrollo de la infraestructura vial, de la educación vial y del control del Estado.

Pero nuestras rutas fueron planificadas y diseñadas entre los años 40 y 50, y se construyeron hasta la década de los 70. Por esas mismas rutas circula un parque automotor —después de más de cincuenta años— que creció sideralmente en cantidad, en volumen y en velocidad. Y esto se condice con las estadísticas que mencioné.

Es por ello que el Instituto de Seguridad y Educación Vial —otra ONG que trabaja seriamente en la materia— nos habla de las tasas; y no solamente se puede recurrir a la de los países en desarrollo. En 2007 aumentó a 28,5 por ciento la tasa tomada cada 100 mil habitantes, lo que representa un incremento respecto de 2006, año en que estábamos en 26,2 por ciento. Pero estamos por encima de todos los países de América latina; solo México —con el 28,9 por ciento— está por arriba de la tasa de mortalidad por accidentes viales de la Argentina. Y nos encontramos muy lejos del Brasil, con el 18,5 por ciento; de Chile, con el 13,1; de Uruguay, con el 17,2 y de Venezuela, con el 19,3 por ciento.

Estos datos deben llamarnos a la reflexión, porque cuando hablamos de necesidad de legislación también nos referimos a la actuación de los poderes del Estado y, en este caso, del Legislativo. Cuando se habla de educación vial, esto implica la actuación del Estado y del rol de las escuelas. Cuando hablamos de la necesidad del control —inexistente en nuestras rutas desde hace muchísimos años—, también nos referimos al control que debe efectuar el Estado. Cuando hablamos de la sanción, además nos referirnos al Estado. Y cuando se habla acerca de la infraestructura vial, eso también incluye al Estado.

Es decir que aquí se planteó —con mucha corrección— la responsabilidad de los ciudadanos y, también, la necesidad de asumir —como decía el senador Rossi— los tres aspectos: el ciudadano, el automóvil y la infraestructura vial. Pero tenemos un actor fundamental que es el Estado. Evidentemente, el resultado de los 90 nos hizo ir absolutamente para atrás en todos estos planos. Se habló mucho de los ferrocarriles; y es muy importante la matriz del transporte, tanto aéreo como fluvial. Pero hay que hablar de las rutas.

Las rutas se privatizaron en los 90. Y salvo algunas excepciones de autopistas que se construyeron a través de las concesiones viales, casi todos los contratistas sufrieron denuncias penales, por ejemplo en Entre Ríos y Santa Fe. Pero eso no determinó que el pago que hizo el ciudadano en cada casilla de peaje durante más de una década redundara en la construcción de más infraestructura vial.

Llamo a la reflexión sobre esta cuestión, ya que las rutas siguen privatizadas y durante este año, concretamente en el mes de octubre, terminan las concesiones viales. Por lo tanto, este debate planteado es muy importante si se lo toma con tiempo a efectos de que el Parlamento argentino exprese su posición en este aspecto.

En cuanto al proyecto en consideración, quiero rescatar lo que conceptualmente planteaba el señor miembro informante, el senador Ríos. Me refiero al hecho de que el Estado nacional retoma la política nacional en materia de seguridad vial. Creo que es el tema central y, por ende, a través de él estamos brindando una herramienta para que esto sea nuevamente posible. Es el aspecto principal de la mano de lo que decía antes; es decir, de la necesidad de un nuevo rol del Estado.

Me parece que esto también va de la mano de las herramientas concretas que se generan: un registro nacional y una licencia nacional de conducir por puntos, lo cual constituye una respuesta muy adecuada a la realidad para que el conductor que permanentemente viole las normas tenga una sanción. También me parece correcto crear un observatorio de seguridad vial ya que deben realizarse los mapas de riesgo en el país. Quienes transitamos por todas las rutas del país sabemos de la importancia del mapa de riesgo vial, a fin de informar a la ciudadanía.

Frecuentemente viajo a Rosario y en Campana se produce el 70 por ciento de los accidentes que hay en la autopista Buenos Aires-Rosario. En consecuencia, la ciudadanía tiene que saber que allí hay un peligro y debe ser advertida mediante carteles indicadores. No se puede seguir a la misma velocidad en ese lugar, matando gente en lugares donde no hay aún una infraestructura correcta.,

Apoyo lo que se ha planteado en cuanto a prohibir el expendio de alcohol en las rutas. Es una medida adecuada. También la prohibición de publicidad —no sólo de alcohol— y, en ese sentido, en el tratamiento en particular, haremos una propuesta concreta. Realmente, hay que prohibir la publicidad en las rutas, tal como ocurre en los países desarrollados. El conductor no es que se incentiva a tomar alcohol en las rutas porque ve la publicidad, también se distrae con ella. Y sobre esto se ha debatido durante décadas, por ejemplo, en España.

Estamos de acuerdo con la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y nos encontramos satisfechos porque se reconoció el error de haber incluido en la norma la alícuota del uno por ciento para el financiamiento de la mencionada Agencia. Esto lo sostuvimos en la Comisión ya que esa imposición conlleva dos aspectos. En primer lugar, el error de pretender que el Senado puede tratar ese asunto. Reconocerlo engrandece la actitud de no haber insistido con semejante tema a pesar de contar con el número suficiente de votos. Es bueno que no haya quedado ese precedente de que el Senado creara un impuesto cuando eso es materia constitucional exclusiva de la Cámara de Diputados. Este es el aspecto procedimental.

En segundo lugar, hay una cuestión de fondo —y lo planteé en la Comisión— que implica que ese impuesto lo terminará pagando el usuario. Si no, consulten a las compañías aseguradoras.

Esperemos que en la Cámara de Diputados sean muy expresos en evitar que eso suceda o, directa y sencillamente, como aquí se ha planteado, que el gobierno nacional, a través del presupuesto, se encargue de financiar una cuestión que todos coincidimos en que es de una muy alta prioridad. Como dijo el secretario en la Comisión, se trata de 100 millones de pesos. En consecuencia, me parece que con el gran superávit de que hoy dispone el país —el de 2008 será aún superior al del 2007— perfectamente se podría financiar una actividad de semejante importancia.

¿Por qué digo esto? Porque se daría una señal en el sentido positivo del rol del Estado y no de la otra lógica. ¿Cuál es la lógica de que semejante Agencia, con tanta importancia y tantas actividades se financie con un impuesto? La lógica nueva y actual —la lógica de un nuevo rol del Estado— sería que surja, dado que hay posibilidades para ello, del presupuesto nacional y no de

los bolsillos de los ciudadanos. Entonces, reconozco como un hecho positivo que se haya retirado el tratamiento de ese impuesto que se estaba creando.

Finalmente, nosotros creemos que este primer paso que se está dando en este momento debe ir acompañado de dos cosas fundamentales que ya fueron mencionadas por los senadores preopinantes: la educación vial y la realización de infraestructura en el país. La construcción de autopistas y de autovías y la reparación urgente de rutas que están en un estado verdaderamente calamitoso es uno de los motivos fundamentales, muchas veces junto a la imprudencia y al incumplimiento de las normas, de la generación de este flagelo.

La educación significa la incorporación metódica en los contenidos escolares de los conceptos internacionales y al respecto no hay que inventar nada, porque ha dado resultado lo que han hecho otros países acerca de la seguridad vial, de la conducción segura y del manejo defensivo para la prevención de accidentes de tránsito.

Con estas consideraciones generales y con las modificaciones que vamos a ir planteando a medida que vayamos avanzando en el tratamiento en particular, adelantamos nuestro voto afirmativo en general al proyecto de ley en tratamiento.

Sr. Presidente. — A continuación le corresponde hacer uso de la palabra al señor senador Morales y, luego, al señor senador Pichetto.

Señor senador Ríos: ¿usted tiene alguna consideración que hacer como miembro informante?

Sr. Ríos. — Sí, brevemente.

Hay una propuesta que hizo un senador, que escuché en forma clara y completa, respecto de modificar la estructuración del proyecto de ley. En ese sentido, voy a insistir con el criterio que le planteamos a ese mismo senador en la reunión de comisión celebrada ayer en cuanto a que no vamos a aceptar esa modificación. Ello obedece a dos motivos: primero, porque se modifica la estructuración de la ley y, segundo, lo que se está planteando en los artículos 5°, inciso e) y f), y 17 resulta más que suficiente para establecer que se está generando una licencia de conducir nacional única y, además, porque la redacción de esos artículos representa, casi, las pautas del acuerdo federal que este Senado ratificó hace catorce días. Es decir, es una secuencia perfectamente lógica de cómo se está planteando el esquema, por lo que no podemos romper la actual estructuración del proyecto de ley.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Morales.

Sr. Morales. — Señor presidente: en primer lugar, quiero hacer referencia a lo que, según nuestro parecer, era la cuestión primaria y central que iba a definir nuestro voto por este proyecto de ley. En ese sentido, quiero reconocer que el bloque oficialista ha retirado del proyecto la determinación y creación de un nuevo tributo, porque si insistían con esa actitud, ello nos hubiese llevado a votar en contra de la iniciativa. Ante ello, la posición de nuestro bloque era que eso debilitaba el texto de la ley y abría la puerta para que se produjeran planteos de inconstitucionalidad.

Fundamentalmente, a partir del propio criterio de nuestro Senado. Si bien días pasados en labor parlamentaria se habló de algunos fallos de años anteriores, este Senado viene manteniendo un criterio que no ha modificado desde el año 85, momento en que también se dictaminó sobre una cuestión similar. Se han citado en ese momento algunos constitucionalistas, como los doctores Fassi, Ramella, Bidart Campos, Padilla, Linares Quintana, entre otros; y se había establecido especialmente que no importa si es que el objetivo central de la ley tenía que ver con otra materia. El hecho de que traiga una normativa que establezca la determinación o la fijación de un nuevo tributo significa que la cámara de origen tiene que ser la Cámara de Diputados. Y no por una cuestión de capricho, sino porque es la cámara representativa, es la cámara de

representación directa del pueblo. Ésta es la cámara federal. Así como ésta es la cámara de origen para la Ley de Coparticipación Federal, corresponde a la Cámara de Diputados el tratamiento de las leyes que impongan cargas y tributos al pueblo argentino.

Este era un tema central para nosotros. Por eso es que ahora vamos a acompañar, desde ya, decididamente en general este proyecto, con algunas observaciones generales y otras particulares. Pero este tema ha modificado nuestra actitud.

Para citar algunos casos de proyectos de ley que habían sido presentados acá, que fueron remitidos a la Cámara de Diputados y que traían la misma lógica, recordamos el S. 402 del año 84, creando la Junta Nacional de Algodón, que en el artículo 12, justamente traía la creación de un impuesto. El caso del S. 423 del 84, planes de colonización y creación del Instituto Federal de Tierras, que en su artículo 20 también determinaba tributos. Uno de los proyectos más nuevos es el del senador Passo, del año 2002, proyecto de ley sobre la promoción del fútbol infantil, que contó con una opinión importante de la Comisión de Asuntos Constitucionales, que justamente impidió el tratamiento acá en el Senado, por lo que volvió a la Cámara de Diputados.

Así que, en primer lugar, quiero reconocer esta actitud del bloque oficialista, de manera tal de poner sobre la mesa un proyecto de ley que tiene que ver con una política pública. De otra manera, hubiéramos generado un debate que abría algunos flancos a una norma que es muy importante.

El segundo tema al que nos queremos referir tiene que ver con la vigencia, es decir, desde cuándo se ha planteado la vigencia de la ley en el artículo 37. Tengo el último dictamen. Creo que hoy ha tenido modificaciones, así que pudo haber cambiado el número, pero estoy haciendo referencia al artículo que teníamos al día de ayer. El tema de la vigencia tiene que ver con este planteo general que sugerimos con relación a tres aspectos.

Nosotros creemos que esta ley no puede estar vigente a partir de su promulgación. Creemos que esta ley debe prever un plazo para que pueda entrar en vigencia, que no puede ser inferior a 180 días. Porque realmente vemos que vamos a cometer los mismos errores, o vamos a tener los mismos problemas, que con la actual Ley 24449, que no se cumple. Y esto que han planteado algunos senadores, como el senador Rossi —y han seguido algunos otros senadores—, tiene que ver con que aprobemos una norma que realmente se pueda cumplir.

El tema central es la aplicación fáctica de esta ley, cuyos criterios nosotros compartimos. Es decir, acá estamos agravando las sanciones, se está imponiendo otro sistema, que en otros países se ha planteado como una duplicación de sanciones para los casos de infracciones, como el sistema por puntos o el sistema de *scoring* para los carné de conductor. Pero el tema que nos planteamos es que, antes, hay hacer muchas cosas para que realmente se pueda cumplir no sólo la nueva normativa, sino también la vigente —Ley N° 24449—, que ya dice que Gendarmería Nacional es la que debe tener a su cargo el control en las rutas nacionales. Y lo cierto es que, en este momento, eso no se efectiviza, pero no porque no haya actitud de Gendarmería en tal sentido, que en verdad es la única que tiene presencia en las rutas nacionales, sino porque no hay una decisión política para que esta fuerza lleve a cabo lo que tiene que hacer de acuerdo con lo que dispone la ley, proveyéndosele todos los insumos e infraestructura, a efectos de que controle todas las rutas del país.

Esta ley, realmente, impone un cambio cultural que tiene que ver con la actitud que van a tener quienes ejerzan el poder de policía desde la Quiaca hasta Ushuaia, como acá se ha dicho; desde Puerto Iguazú hasta cualquier punto extremo del país.

Lo que acá se está diciendo es que a partir de la promulgación de la norma van a cumplir a pie juntillas todos los que tienen a su cargo el ejercicio del poder de policía, con la obligatoriedad de hacer cumplir esta normativa. De hecho, creemos que eso es justamente lo que

ha fracasado y lo que ha hecho que la Ley N° 24449 no se cumpla. Entonces, hay un trabajo que tiene que ver con un cambio cultural, no sólo para los que tienen a su cargo el poder de policía, sino también para los conductores, para la gente, para los transeúntes, es decir, para la sociedad en general.

El nuevo texto —la modificación— sigue el esquema de lo que ha hecho España, que es casi lo mismo que nosotros, con la diferencia que ellos se han dado tiempos, se han planteado un esquema de modificación de la ley vigente de tránsito. En efecto, ellos han aprobado la ley 17, que es la de puntaje, pero no estableciendo en un solo artículo que habrá un esquema de sanciones por puntos para restringir el uso o retener el carné, sino que han desarrollado con una lógica un poco más profunda cuál es el régimen de sanciones y de qué manera se va a aplicar la norma. Es decir que estamos siguiendo un poco el modelo de España.

Nosotros establecemos en el inciso 3) del artículo 14 de la Ley N° 24449 que tiene que haber 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. Esa es también la concreción práctica, el artículo que hace operativo el cambio cultural que impone esta norma.

A España le llevó entre ocho y diez meses poner en marcha el sistema de escuelas de conducción, que nosotros no tenemos. En tres meses, ellos concretaron el 30 por ciento de las 199 escuelas de todo el territorio español; después, tardaron tres meses más para llegar al 50 por ciento del total de escuelas; y en el décimo mes, pudieron tener en funcionamiento la totalidad de las escuelas de todo el territorio, para recién poder decir a los ciudadanos españoles —en nuestro caso, a los argentinos— que podrán acceder a la licencia en la medida en que cumplan con este requisito que nosotros exigimos, que es el de asistencia obligatoria al curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial.

Pero esto no se prevé en nuestra norma y deja abierta las puertas a un problema de difícil resolución, cuya implementación va a llevar tiempo, salvo que se piense sostener el proyecto de ley en el único sistema de capacitación vigente, que es el que tiene el gremio de camioneros y por el que recibe 17 millones de pesos al año.

De hecho, actualmente el sistema no se cumple y esa es la otra debilidad que nosotros vemos para la aplicación inmediata de este proyecto de ley a partir de su promulgación. ¡Hay que corregir muchas cosas!

Existe una auditoría sobre la CNRT, que es el organismo que tiene hoy a su cargo el tema de este tipo de control. Por decreto, la CNRT tiene otorgada la asignación de la licencia nacional de habilitación para conductores de transporte de pasajeros. Es cierto que hoy las licencias están a cargo de las jurisdicciones locales o provinciales, pero en el caso de la licencia nacional para los conductores de transporte de pasajeros —reitero—, está a cargo de la CNRT. Así, se ha establecido mediante Decreto 405/03 un sistema de subsidios para la única organización que tiene un sistema de capacitación, que es el gremio de los camioneros. Hemos pasado de la "Patria sindical metalúrgica" de hace unas décadas a la "Patria sindical transportista" que maneja subsidios del orden de 17 millones de pesos anuales.

Dichos subsidios tienen que ser aplicados para compensar, hasta la suma equivalente de 43,24 centésimas de horas cátedra, los denominados "Cursos de Primera Formación"; el 13,33 centésimo de horas cátedra para el resto de los cursos; y una suma equivalente al ciento por ciento del valor en el caso de evaluación psicofísica para los conductores.

Este nuevo texto es muy riguroso y estamos de acuerdo con el tema de la capacitación, de poner el cambio cultural en las escuelas de capacitación, pero ello será un problema. Reitero que a España le ha llevado casi un año poner en marcha todas las escuelas de capacitación. El

problema que vemos es el de la aplicación fáctica de este proyecto de ley. Por eso es que debemos tener por lo menos 180 días para realizar este cambio cultural, a fin de que, como decíamos, el agente de tránsito de La Quiaca esté en línea con el de Ushuaia y todos apliquen la misma normativa y todos puedan acceder a los centros de capacitación.

Inclusive, en España, la normativa establece que los centros de capacitación... Hay que garantizar centros de capacitación que estén en el radio de los 30 kilómetros de residencia de los conductores. Es decir, estamos hablando de una organización de centros de capacitación en todo el territorio nacional que no tenemos, salvo que el Poder Ejecutivo tenga como objetivo poner en manos del sindicato de camioneros el sistema de capacitación.

Como digo, hoy es lo que tenemos vigente: el régimen de camioneros. Pero el sindicato de camioneros debe rendir cuentas, porque este es un fondo de compensación, nada más que el Estado se lo anticipa. Sin embargo, de los últimos tres o cuatro ejercicios ,solamente han llegado a rendir cuentas por el 11 por ciento de los fondos que recibió, del resto no se sabe. Reitero que sólo rindió cuentas por el 11 por ciento;y están destinados al sistema de profesionalización para la capacitación de los conductores de los medios de transporte, que es donde está uno de los problemas más graves que tenemos. Entonces, estamos de acuerdo con la lógica de mayor punibilidad que tiene como objetivo este proyecto de ley; nada más que cuestionamos el período de vigencia, porque tiene que ver con los cambios culturales que hay que generar para todo el país.

En el informe de la Auditoría tenemos que el gremio de camioneros solamente ha podido justificar el 11,19 por ciento de todos los fondos que recibe como subsidios para este sistema de profesionalización y de escuelas de capacitación; después, no hay nada articulado. En España, se tuvo que crear una gran entidad nacional que también supervisaba el tema de las escuelas de capacitación.

Entonces, ¿quién va a reglamentar el tema de las escuelas de capacitación? ¿El Poder Ejecutivo? ¿No va a haber participación del Consejo Federal de Seguridad Vial? Es por eso que, también, vamos a proponer en la reglamentación algunas cuestiones que están libradas a la reglamentación del Poder Ejecutivo, como los formularios de multas y la determinación de algunas multas, especialmente, en el tema de los puntajes. Porque, como dijo la senadora Escudero, ello tiene que estar escrito en la ley. Sin embargo, se dejó abierto a que el Poder Ejecutivo lo determine y eso puede afectar el derecho de los ciudadanos. Es la ley la que debe determinarlo.

Es por eso que el modelo de España fue mucho más completo. Ellos aprobaron la ley del sistema por puntos, modificaron la ley de transporte, se dieron tiempo y, en un año, instrumentaron este sistema. Es decir, generaron la infraestructura de capacitación para garantizar estos cambios culturales y así es como lograron bajar la siniestralidad. Hoy, la Unión Europea se propone unificar este sistema de *scoring* para 2012, porque ya lo aplican Francia, el Reino Unido y otros países europeos. Efectivamente, el modelo *scoring*, que es cuestionado desde otros sectores o en otros países, funciona para bajar la tasa de siniestralidad.

Por lo tanto, compartimos el objetivo del proyecto de ley. Pero no creemos que esta iniciativa —que es más rigurosa, más punitiva y que está bien, porque establece otro mecanismo— se vaya a cumplir a partir de la promulgación, cuando, actualmente, no se aplica ni se cumple con la Ley N° 24449. Por el contrario, vamos a cometer el mismo error.

Por eso, en el artículo referido a la vigencia, plantearemos un plazo de seis meses, donde se obligue a la autoridad de aplicación, a las provincias y a los municipios a avanzar en todas las medidas concretas para los cambios culturales y las medidas de control.

Por otro lado, cabe destacar que el control psicofísico también está en manos de la CNRT.

En ese sentido, existe un dictamen que es lapidario, pues tampoco las empresas o las asociaciones que tienen a su cargo este control están cumpliendo con él. Por ejemplo, el dictamen de la Auditoría al que hago referencia señala que en los operativos de control psicofísicos efectuados por la CNRT no se ha realizado el examen de alcoholemia.

Con relación a lo expresado por la senadora por la Ciudad Autónoma Buenos Aires, a mí no me han hecho el control de alcoholemia. Entonces, vamos a aprobar una norma en dos semanas, que cobrará vigencia y, mientras tanto, ni siquiera se cumple con la Ley N° 24449. Sin embargo, algunos creen que desde la promulgación se va a cumplir esta nueva norma.

Nos parece bien la seriedad con que el Poder Ejecutivo —su gobierno, señor presidente— ha puesto en debate este tema y el modo en que ha instalado la discusión de un asunto que es central y de política pública. Estamos de acuerdo. Nosotros vamos a aprobarlo en general y lo vamos a apoyar, pero debe haber un rango de tiempo en donde todas las jurisdicciones puedan formar parte de la implementación operativa práctica de este sistema.

Ahora bien, actualmente el control psicofísico está cargo de la CNRT a partir del Decreto 1388/06, que es el que establece el otorgamiento de la licencia nacional habilitante y que se deberá efectuar a partir de la vigencia de la nueva norma, es decir, de aquí a dos semanas. Cabe destacar que la CNRT realizó un concurso público nacional y la adjudicación vinculada con la evaluación psicofísica de conductores de vehículos de transporte terrestre de pasajeros recayó sobre algunas empresas donde la obra social de conductores de camiones forma parte de todas. ¡En todas! Efectivamente, en la Región II, que abarca a la provincia de Buenos Aires; en la Región III, que incluye a Santa Fe y a Entre Ríos, y en la Región IV, conformada por Córdoba, La Pampa, La Rioja, San Luis, San Juan y Mendoza, el control psicofísico está a cargo de la obra social de los camioneros. En el caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde está a cargo el Centro Médico Nogoyá SRL, no se cumple ni siquiera con la normativa de autorización para que, como organismo técnico del control psicofísico, pueda efectuarlo.

Actualmente, esta es la situación de precariedad estructural que tiene el país para cumplir con la Ley N ° 24449. Sin embargo, pondremos en vigencia una norma que es más punitiva y más dura; y así debe ser, porque es el camino que están siguiendo distintos países para que realmente se cumpla con la ley.

Entonces, esta es la observación central que queríamos formular en este proyecto de ley. Por eso, proponemos la modificación del artículo 39, con el siguiente texto... Ya lo voy a encontrar...

Sr. Presidente.— Senador: en todo caso, lo puede dejar para la discusión en particular.

Sr. Morales.— No. Son algunos temas que nos parecen generales. Sin perjuicio de ello, en el debate en particular lo plantearemos.

El artículo 37 nos parece que debe ser modificado por este punto que nos parece central.

En cuanto al artículo 27, como señaló el señor senador Giustiniani, este prohíbe toda clase de publicidad relativa a las bebidas alcohólicas en zonas linderas de caminos y rutas. En verdad, este no es el tema; no se trata de lo que publican los carteles, sino de los carteles en sí. Esto se ha planteado aquí, en la Capital Federal. Hay un antecedente en el caso de la Avenida Lugones, por ejemplo. De todos modos, considero que este tema debería ser dejado para la esfera normativa de las provincias, con indicación expresa de que hay que reducir la publicidad en las rutas y, eventualmente, eliminarla, dependiendo ello de la transitabilidad de dicha vía.

Ahora bien, en el caso de la Avenida Lugones, hay 178 carteles de publicidad. Y existe una norma del Gobierno de la Ciudad que establece que hay que eliminarlos, porque uno de los índices de siniestralidad más importantes de la Capital Federal se centra, justamente, en esa avenida. Entonces, la Justicia, a raíz de una presentación —esta cuestión involucra un debate que

viene desde 1997—, ha obligado al Gobierno de la Ciudad a quitar esos carteles. Esta acción la inició, en representación de la Asociación de Familiares y Víctimas de Accidentes de Tránsito, Gregorio Dalbón. Como resultado de ella, en el fallo "Dalbón", se obligó al Gobierno de la Ciudad a quitar los carteles. Pero este es el tema. La cuestión no es si se promueven bebidas alcohólicas o si aparece una linda cara o un coche destruido. El tema es si, realmente, distraen la atención; este es el punto central. Por eso, en su oportunidad, vamos a plantear una modificación al artículo 27.

Con relación al tema del artículo 71, que se modifica, decimos que el actual texto se refiere a quien está a más o menos de 60 kilómetros de su domicilio, sin perjuicio de que hay un párrafo que plantea que en caso de que la infracción se hubiere producido en otra provincia, uno puede llevar el tema al juez de esta, en la medida en que dicha provincia haya adherido al sistema.

Sin embargo, hay provincias como Río Negro —a la cual representa el presidente del bloque justicialista—, que tiene ciudades como Bariloche y Viedma, que se distancian más de 1.000 kilómetros. Imagínese la situación de una persona de Bariloche que comete una infracción en Viedma, porque fue a la Casa de Gobierno a hacer algún trámite, si se elimina esa norma que se refiere a los 60 kilómetros. En ese caso, el único derecho que tendrá esa persona es el de enviar por escrito sus presentaciones; nadie lo va a representar en Viedma. En cambio, con la actual normativa, podría defenderse y garantizar su derecho de defensa en Bariloche. Entonces, sin perjuicio del agregado que se efectúa, sería conveniente volver al texto actual en este aspecto, de manera tal que si esa persona estuviera dentro del radio de los 60 kilómetros, solamente tendría como jurisdicción la del domicilio de la infracción o del accidente. En cambio, está claro que si se hubiere cometido un delito, habrá que someterse a la jurisdicción del lugar del hecho.

Pero aquí no estamos ante un delito. Aquí estamos hablando de infracciones. Situaciones como esta se dan interjurisdiccionalmente en todos lados; a los salteños y jujeños nos ocurre en el caso de Metán, donde el intendente los mandó a esconderse detrás de un árbol y estaba tapado el cartel de reducción de la velocidad; entonces, así inventaban multas y multas, que luego constituyen un problema, porque hay que mandar un abogado a que represente a los damnificados en otra provincia, etcétera.

El texto resuelve esa cuestión interjurisdiccional e interprovincial. Pero para alguien que comete una infracción en Bahía Blanca o en algún otro punto de la provincia de Buenos Aires y vive en La Plata, en todo caso, sería bueno que la Justicia de La Plata terminara resolviendo la cuestión y garantizando el ejercicio de su derecho de defensa en esa ciudad.

En cuanto al sistema por puntos, en el tratamiento en particular vamos a proponer algunas cuestiones que creemos que tienen que estar plasmadas en la ley, porque se trata de una cuestión que importa otro esquema jurídico sancionatorio y que debe tener algunos aspectos mínimos que vamos a plantear oportunamente.

Con relación al tema de la reglamentación, en el artículo 39, vamos a proponer que el Poder Ejecutivo nacional tenga el acuerdo del Consejo Federal de Seguridad en los casos de la reglamentación para los formularios de multas, diseños de carné, determinación de multas, complementación de regímenes de sanciones del sistema de puntaje y, también, respecto de las escuelas de capacitación.

Eso también debería tener el acuerdo de todas las provincias. No puede ser que en cuestiones centrales que son dejadas a la reglamentación del Poder Ejecutivo no participen las provincias dentro un sistema que pretende ser federal, que unifica a la autoridad de aplicación, lo que nosotros compartimos. Por lo tanto, tiene que haber una unidad de criterio, una licencia única en la normativa aplicable, en los formularios y, también, en el tema cultural que impone esta norma. Pero en algunas cuestiones centrales que están abiertas a la reglamentación, tiene que

haber participación de las provincias y de los gobiernos locales.

Con relación al control, si bien está previsto en el artículo 8° de la Ley de Administración Financiera que se crean entidades autárquicas que están sometidas al control, nos gustaría que dejáramos establecido que la Agencia está sometida a la Ley N° 24156. Porque ya pasó con el PAMI en la época en que Alderete era titular, que impidió que la Auditoría ejercitara el control y hubo que movilizar a todo el Congreso para lograr que los auditores entraran al PAMI. Inclusive, ese antecedente hizo que Corchuelo Blasco planteara el proyecto de ley de modificación del PAMI.

Sin perjuicio de que sea redundante el caso del PAMI, acá estamos creando un ente autárquico dentro de la órbita del derecho público y privado. Y no vaya a ser que en algún otro tiempo —y no hablo de este gobierno—, a un funcionario que está acostumbrado a abusar del poder se le ocurra que la Auditoría no pueda entrar a controlar. Aunque redundante, como hemos hecho con la ley de modificación del PAMI, después de la propuesta de Corchelo Blasco, en donde hemos mantenido esa norma, también establezcamos que esté sometida al control en la órbita de la Ley de Administración Financiera.

Por último, compartimos este análisis del doble comando que se ha planteado acá. Este problema del que hablaba la senadora Escudero: en definitiva, resulta que los servicios de seguridad se sacan de la órbita del Ministerio y esa Agencia, que va a depender de esa área, tendrá que coordinar el accionar de la Gendarmería, que está dependiendo de otro comando. Reitero: esto tiene que ver con que, en la medida en que haya un doble comando en lo más alto del poder político, a nivel de la Presidencia de la Nación, esto va a pasar también en otros niveles. Nosotros advertimos que eso también va a ser un problema operativo y que, en el momento de aplicar esta norma, se deberá tener en cuenta, para que realmente tengamos una normativa que sea aplicable y se pueda cumplir por todos los argentinos.

Después, en particular, vamos a hacer observaciones sobre el tema planteado.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Pichetto.

Sr. Pichetto. — Señor presidente: indudablemente, estamos en el inicio de la actividad parlamentaria; de lo contrario, no se justificaría la exorbitancia de algunos dichos en el tratamiento de una iniciativa que configura una ley marco, el inicio de una política de Estado.

Acá escuchamos un conjunto de cosas. La última, que además es la repetición de algo que ya había expresado la legisladora de la Coalición Cívica, senadora por Buenos Aires, es lo del doble comando. El senador Morales perteneció a un gobierno donde no había comando, donde el presidente se equivocaba hasta en la puerta de salida de un estudio de televisión.

Me parece que se dicen cosas con ligereza, ofensivas a la investidura presidencial. Se trata de agraviar con cualquier término, con cualquier argumento. Cuando estamos tratando una ley vial, metemos el tema, como si diera lo mismo todo; vale todo acá.

Nosotros tenemos un gobierno con una conducción clara en lo político y en lo institucional, ejercido por la actual presidenta de la Nación, una mujer que tiene convicción, coraje, una trayectoria, personalidad y autoridad, como lo ha demostrado en varios acontecimientos; que no sigue la corriente para hacer demagogia barata. Así lo sostuvo en su momento, cuando vinieron los reclamantes de Gualeguaychú. En esa instancia, la presidenta podría haber dejado correr el reclamo. Sin embargo, dijo que se debe acatar la decisión que tome la Corte de La Haya, porque somos un país respetuoso de las decisiones en el marco internacional. Lo dijo y eso, lógicamente, no gustó. No gustó a los que reclaman, quizás con legitimidad, en la zona de Gualeguaychú. Me refiero a este largo reclamo que viene haciendo la comunidad por la cuestión ambiental.

Lo cito como un ejemplo de convicción, de autoridad política, de liderazgo político.

Tenemos, además, un liderazgo político partidario. Estamos organizando el Partido Justicialista, el principal partido de Latinoamérica y de nuestro país. La historia política de la Argentina democrática plena se nutre con la presencia vital de nuestro partido, la aparición del pueblo en la calle, con nuestro partido, nuestra organización, con un conductor que es el ex presidente.

Nuestro papel y nuestra actitud en la sociedad es totalmente clara y transparente. Esperamos que esto sea seguido por otros partidos que tienen la gran tarea y el gran deber de reorganizarse, porque es fundamental una democracia de partidos en nuestro país. Esperemos que el partido del senador Morales se organice, se democratice, defina sus nuevos liderazgos. Esperemos que la Coalición Cívica también defina un perfil, un lugar, un espacio en la vida política argentina, que puedan tener un nivel de organización y que salgan de la denuncia, únicamente, como esquema destructivo, como mecánica de destrucción de la política, sin que se les caiga una idea, una propuesta para ver cómo hacemos para mejorar las cosas.

No hay doble comando, señor presidente, y me parece artero y de muy mal gusto venir con estas argumentaciones. Tienen derecho a hacerlo, por supuesto. Tienen derecho a decirlo. Pero no compartimos, para nada, desde el bloque oficialista, esta calificación, que implica un desmedro, una desvalorización, una forma de agresión solapada que, además, sirve para "moverla" en los mecanismos de la comunicación, para "instalarla" en los medios de comunicación, algunos medios que también actúan para depredar.

Hemos escuchado algunas cosas que tienen que ver con la obligación del Estado en materia de obra pública. A esta ley hay que acompañarla con un fuerte compromiso en ese sentido. El año de la crisis en la Argentina, y también durante gran parte de la década del 90, hubo muy poca inversión vial. Para ser honesto, diría que la inversión vial en nuestro país tiene una rémora de más de cuarenta años. No se hacen obras de infraestructura vial en el país desde hace más de cuarenta años. Tenemos las redes viales que se diseñaron en el primer gobierno del peronismo, durante el segundo gobierno de Perón y algo de la gestión de Arturo Frondizi

Aquí, en la Ciudad —aunque mal nos pese recordarlo— ,las últimas autopistas se hicieron durante la etapa de la dictadura, a través del famoso brigadier Cacciatore. Después, nadie hizo nada. Durante los dos años y medio del gobierno del doctor De la Rúa no se puso un peso partido al medio para la reparación de rutas; absolutamente nada.

Contrariamente, a partir del gobierno del ex presidente Kirchner —de 2003 a la fecha—, se llevan invertidos más de 25 mil millones de pesos en reparación de rutas y se recuperó el rol de Vialidad Nacional para colaborar con las provincias.

Hay que tener en cuenta que la parálisis de las obras viales a lo largo del tiempo no es solo responsabilidad del Estado nacional, sino que también se debió a la inacción del conjunto de las provincias argentinas. Muy pocas provincias hicieron obras viales. Hay excepciones, pero la gran mayoría no trabajó en el mejoramiento vial. Pero desde 2003 a la fecha, las rutas nacionales han tenido procesos de inversión, de reparación y de recuperación a través del denominado Plan CREMA

Es imprescindible informar a la sociedad y que los senadores sepan lo que ha hecho nuestro gobierno, porque esas noticias no salen en los diarios. Las buenas noticias no se publican; generalmente, salen las malas.

Por ejemplo, estamos trabajando en las provincias de Entre Ríos y Corrientes: Autovía, ampliación de la capacidad elevada; tramo Gualeguaychú—Paso de los Libres; construcción de la segunda calzada de hormigón, reformulación de accesos e intersecciones, etcétera.

Formosa—Salta: corredor bioceánico; Las Lomitas, Empalme con la ruta nacional 34; construcción de obra básica, carpeta de concreto asfáltico y obras de arte menores.

Estamos trabajando en la provincia del senador Giustiniani, Santa Fe, y en Córdoba: durante nueve años, el corredor estuvo interrumpido, a pesar de ser de vital importancia para la

producción regional y económica; paso por Laguna La Picasa por traza existente; construcción de obra básica; sub base, base y carpeta de concreto asfáltico.

Reitero, estamos trabajando en varias provincias y en los corredores turísticos y productivos. Hay más de cincuenta obras en ejecución.

Estamos trabajando en la provincia de Córdoba: corredor productivo; Villa María—Río Cuarto; repavimentación de calzada, pavimentación de banquinas y obras varias de seguridad.

En ejecución y a licitar: Santa Fe—Córdoba; autopista Santa Fe (Armstrong) — Córdoba (Pilar); construcción de autopista y accesos. Se está en pleno proceso de licitación.

En la provincia del senador Morales, Jujuy: corredor bioceánico —obra finalizada—; corredor vial Paso de Jama; construcción de obra básica.

Estamos trabajando en la provincia de Río Negro: ruta nacional 23 —una ruta importante de integración rionegrina, que unirá Bariloche con Viedma—, se trata de mil kilómetros.

Estamos trabajando en Chubut y en Santa Cruz: corredor turístico y productivo; autopista Trelew—Puerto Madryn; autopista Comodoro Rivadavia; construcción de obra básica y pavimento.

Comenzarán los trabajos en la ruta 22, en la provincia de Río Negro, que es el primer tramo de la autovía que va de Chichinales a Cipoletti. Se trata de 25 kilómetros. Está prevista la construcción integral hasta la ciudad del Neuquén.

Obras a ejecutar y a licitar en Buenos Aires. Se está trabajando en la autovía a Cañuelas —ruta 3—, una obra importante que tiene que continuar, porque estoy convencido de que esta arteria posee un núcleo muy alto de accidentes, especialmente, en el tramo hasta la localidad de Azul. Por lo tanto, creo que el gobierno, ni bien termine la autovía a Cañuelas, seguirá construyendo hasta la ciudad de Bahía Blanca.

En Tucumán: autovía; ruta nacional 38; obra nueva, camino y puente.

En Buenos Aires, en la ruta nacional 3; en el tramo RP 4—RP 21 —hay que considerar que se trata de identificaciones de Vialidad Nacional— se están haciendo calzadas, pavimentación de banquinas, cruces semaforizados, construcción de colectoras, construcción de dársenas, pasarelas, peatonales; en fin, muchas obras.

Se está trabajando en la Ciudad de Buenos Aires con anteproyectos de carretera doble y calzada en el tramo de la Ruta Nacional 3.

Se trabaja en San Juan con varias obras; empalme de la Ruta Nacional 40. En la ciudad de Córdoba: varias obras en la Ruta Nacional 9, Villa María-Pilar. En Tucumán, en la zona del río Marapa, principio de autopista. En Santiago del Estero, en el límite con Chaco, zona El Caburé. En Santa Cruz, también varias obras: Tres Lagos y el empalme de la ruta 11. En Salta, en la Quebrada de Galarza: obra de defensa y obra hidráulica. En Tierra del Fuego: Laguna Cami, en la Ruta Nacional 3 y en Rancho Hambre. En Catamarca, en Chubut, en fin...

Fueron 25 mil millones lo que se invirtió en el último año y 5.600 millones en Vialidad Nacional. Realmente, es una obra extraordinaria. Se ha recuperado Vialidad Nacional. Se la ha vuelto a jerarquizar: tiene una dirección realmente capaz y técnicos capacitados que están trabajando en todo el país, en colaboración con las direcciones de vialidades provinciales. Se está trabajando intensamente en el tema y desde luego que aún hay mucho por hacer. Sin embargo, en estos cuatro años, no se ha perdido el tiempo. Sabemos de las falencias que había en el sistema vial y es una tarea que lógicamente va a continuar durante la gestión de la señora presidenta Cristina Fernández de Kirchner.

Si me permite, quisiera ceder la palabra al señor senador Nicolás Fernández, a efectos de que dé algunos datos sobre todo lo que se ha invertido en materia de ferrocarriles. Luego, quisiera continuar con el uso de la palabra.

Sr. Presidente. — Para una interrupción, tiene la palabra el señor senador Fernández.

Sr. Fernández. — Señor presidente: en realidad, esto tiene poco que ver con lo que se discute, pero es importante aportar datos reales y concretos, porque a lo largo del debate de hoy, se habló sobre la crisis del sistema de transporte y sobre las inversiones que el país hace respecto de las redes de transporte.

Quiero decir que al lado de la inversión vial está la inversión ferroviaria. En inversión de material rodante, a lo largo de este gobierno, se ejecutaron obras por 974 millones y en ejecución hay 762 millones. En obras de vías, ejecutadas hay 220 millones y en ejecución hay 155 millones. En obra civil en infraestructura ferroviaria se han ejecutado 140 millones y hay 70 en ejecución. En pasos a nivel, se ejecutaron obras por 185 millones y a ejecutar hay por 25 millones. En saneamiento y telecomunicaciones —un tema que tiene directa incidencia con la norma que se discute hoy—, se invirtieron 110 millones y hay una previsión de 310 millones.

En obras integrales —por ejemplo, la modernización de los subtes y terminal de Retiro—, hay en ejecución y hay ejecutadas unos 55 millones, en una proporción de 50 por ciento para cada concepto.

En servicios rehabilitados —que tienen que ver con un cambio estructural en la matriz del transporte—, durante este gobierno se habilitaron los siguientes servicios: Buenos Aires-Rosario-Tucumán, Buenos Aires-Rosario-Córdoba, Villa María-Córdoba, Buenos Aires-Rosario-Santa Fe, Buenos Aires-Alvear y el Tren de la Sierra.

Cuando se habla de los grandes proyectos —y se aludió a la obra de La Picasa—, efectivamente, hay 140 millones de pesos invertidos en lo que llaman el Pedraplén, para recuperar el transporte de pasajeros, ya que solamente se había podido habilitar el tren de cargas.

También hubo inversiones, como se dijo, en las líneas de subterráneos. En la ampliación de la comunicación de Aeroparque se invirtieron y hay en vías de ejecución un total de 62 millones.

Estos datos, en realidad, parecerían ser datos numéricos. Sin embargo, comienzan a ser absolutamente categóricos y contundentes cuando se los compara con las inversiones realizadas en otros gobiernos.

En 2003, como consecuencia del presupuesto aprobado en 2002, había cero pesos para invertir en obras ferroviarias. Digo más: en 2001, se dicta el Decreto 2075, por el cual se congelaron las tarifas, se decretó la paralización de las obras y se declaró la emergencia ferroviaria.

Entonces, obviamente, en este país, han pasado cosas y hay miles de cosas que tenemos que hacer juntos. Pero, además de ello, debemos reconocer que este gobierno ha puesto una bisagra en materia de transporte y que esto es un apalancamiento de inversiones que, hasta la llegada al gobierno de Néstor Carlos Kirchner, eran inexistentes. Tenemos mucho por corregir, pero es importante que reconozcamos, cuando hablamos de la matriz de transporte, que hasta este gobierno no se había hecho absolutamente nada para modificarla y que, a partir de este gobierno, se empieza a modificar. Obviamente, la tarea de mejorarla es de todos, pero con reconocimiento de lo hecho; si no, no vale. Es como una película que empieza cuando la gente se sienta acá, toma datos de ningún lado, dice lo que le parece y lo que se le antoja, afirmado generalmente en fantasías. Esto no es fantasía, sino, por el contrario, real y concreto y tiene que ver con la decisión de un gobierno de cambiar la matriz de un país.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Pichetto.

Sr. Pichetto. — Gracias por su aporte, señor senador Fernández. Son números realmente importantes, y hay que seguir trabajando en materia ferroviaria.

Este es un país realmente contradictorio: cuando se plantean obras importantes, como la posibilidad de hacer un tren rápido a Rosario, surge un vendaval de críticas de parte de la

oposición. Una forma de mejorar y achicar el nivel de tránsito de la autovía Rosario es, indudablemente, tener un ferrocarril, lo que no obsta para que se siga trabajando en el mejoramiento del sistema férreo urbano, interurbano y de larga distancia que debemos recuperar.

Estamos frente a un proyecto de ley que marca el comienzo de un camino que estamos iniciando. Es una decisión política del gobierno, de la presidenta y del ministro del Interior empezar a hacer un abordaje de este tema como en los países modernos y serios. En Europa —en España, por ejemplo—tienen un sistema único de registro de conducir. Seguramente, ya debe tener hasta un nivel de organización en la Comunidad Europea; muy pronto, el documento registral de licencia para conducir va a ser de la comunidad, no de los países que la integran. En la Argentina, tenemos que ir hacia un sistema de registro único, porque todos sabemos cómo funciona el mecanismo de obtención de registros en muchos municipios: hay una gran flexibilidad, no digo delito; muchas veces, se renuevan las licencias con un mero trámite administrativo; no hay rigor en la toma del examen ni un registro de antecedentes de conducción de ese sujeto que está tramitando el registro.

Yo no soy tan agorero como el señor senador Morales. Sin duda, esta es una ley que debe ir teniendo contenido a lo largo del tiempo. Por supuesto, algunas de las cuestiones que él planteó tendrán que ser abordadas, pero yo creo que este es un sistema de centralización. Creo que debemos ir hacia un sistema centralizado de sanciones.

Estamos viviendo en el mundo de la informática. Digo esto por si algunos se han olvidado del mundo en el que vivimos, donde es mucho más fácil acumular datos e identificar rápidamente al conductor de un vehículo. Se puede saber en pocos minutos, desde una patrulla policial, quién es el personaje que conduce, qué antecedentes tiene en materia de conducción y si está capacitado para seguir conduciendo o no. Esperemos que esto llegue en algún momento. Se supone que esta evolución informática y de la tecnología llegará alguna vez a la Argentina y aplicaremos estos mecanismos informáticos para poder registrar a un ciudadano y recoger sus antecedentes en instantes y para que, tanto las policías provinciales como la Gendarmería, tengan un único sistema de información que permita identificar con rapidez a una persona y conocer rápidamente sus antecedentes.

Personalmente, creo que este es un primer paso. Para mi gusto, este proyecto de ley se queda a mitad de camino frente a algunas cuestiones en las que creo que habría que avanzar mucho más. Voy a citar algo como una idea y no para modificar la norma, por cuanto creo que vamos a aprobar y poner en marcha esta ley, no obstante lo cual tendremos que seguir trabajando, porque este tema no termina acá.

Creo que la Argentina necesita legislar sobre conducta temeraria, desde el punto de vista de la conducción de automóviles o camiones. La conducta temeraria es la conducta extrema. Nadie habla de aquel que toma recaudos y que circula a velocidad moderada. Pero aquel que cruza un semáforo en rojo a alta velocidad, en el radio céntrico o en lugares urbanos, o aquel que conduce a un exceso de velocidad en las rutas nacionales está incurriendo en una figura que ya está calificada penalmente en España y en Francia y que funciona de manera autónoma de los efectos y de las consecuencias que pueda generar esa conducta. Es una conducta penal, que es calificada de manera autónoma y acumulativa frente a las penas del homicidio culposo o de las lesiones graves o leves que pueda fijar el Código Penal por la comisión de delitos de tránsito que son de carácter culposo.

Este es un tema que seguramente formará parte de un debate posterior. Estoy presentando un proyecto de ley. España ya tiene considerada esa figura. Actúa, además, como esquema preventivo. La pena actúa como esquema preventivo, especialmente, en esta materia; también, desde el punto de vista sancionatorio. Porque las conductas acá no tienen una respuesta desde lo jurídico, de manera que la sociedad vea que está la ley detrás. Por el contrario, también acá me

parece que es importante —como dijo la presidenta— un cambio cultural, una convocatoria a la responsabilidad de los sectores sociales, de los medios de comunicación.

Uno ve casi anonadado cómo ocurre un accidente en una ruta de Punta del Este, en la hermana República del Uruguay, y los medios de comunicación, en lugar de reflejar el drama de la muerte de dos jóvenes que se iban a casar, les hacen reportajes al drogadicto que manejaba el auto o que cambió la palanca. Y la fiesta era interminable. Y todavía seguimos la vida cotidiana de este personaje en el penal de Punta del Este. Es extraordinario, es increíble.

En este sentido, me parece que falta responsabilidad, también, respecto del esquema de comunicaciones: sabemos que esto vende, que la basura vende, pero me parece que es imprescindible una toma de conciencia de que estas conductas tienen que tener un correlato en la respuesta por parte del Estado. Acá, encima, les hacemos reportajes y salen en los medios. Y toman sol en la terraza del penal. Esto ocurre en el Uruguay. Acá, hubiera salido en libertad; ya estaría de RRPP. en fiestas en Puerto Madero. Es fenomenal esto.

Yo digo que la sociedad, en este aspecto, sigue con atención y ve con profunda preocupación este tipo de cuestiones, donde se cortan dos vidas jóvenes y nadie paga. Inmediatamente, le otorgamos la libertad. Rápido, no importa cómo. Y por supuesto que la pena siempre es excarcelable.

Estas son opiniones de carácter personal; no comprenden la integralidad de mi bloque; las digo porque las pienso y porque también las siento de esta manera.

Creo que estas cuestiones implican también —repito— la construcción de un cambio cultural, en donde todos tenemos que ser más cuidadosos y todos tenemos que velar por la vida del conjunto, de la sociedad, de la gente que está en la calle.

También, quiero reflexionar sobre algunas cosas que me sorprenden en la Argentina y que no son patrimonio únicamente de legislación federal.

Recuerdo que, en la década del 70, para ingresar a la Ciudad de Buenos Aires —muchos se acordarán—, para cruzar el puente Avellaneda o entrar desde otros lugares, había un día que solamente podían ingresar los pares y otro día los impares. Estamos hablando de la década del 70, donde la construcción nacional de automóviles era absolutamente limitada. Creo que todavía existía Industrias Kaiser Argentina y se fabricaba la Estanciera; década del 70. Estamos en 2008 y tenemos el incremento exponencial de la industria automotriz como dato de crecimiento económico de la Argentina.

Durante la etapa del ex presidente Menem se armó un diseño de la industria automotriz realmente impresionante. Hubo una fuerte inversión de las terminales en la Argentina. La crisis económica de la convertibilidad e indudablemente factores externos, así como la perseverancia de una política errónea en materia económica, nos llevó a la gran crisis. Por supuesto, esto no permitió de ninguna manera que las fábricas de automóviles que estaban instaladas en el país pudieran producir el nivel de autos del caso ni tener la posibilidad de la demanda argentina.

Un dato para que tengan en cuenta: en marzo se vendió la misma cantidad de autos que en 2002: el nivel de producción y la exportación de autos al Brasil teniendo como terminal a la Argentina; nuevamente el crecimiento de la actividad de autopartes; en definitiva, el empleo en el área, constituye uno de los síntomas más importantes de que la Argentina está creciendo, de que hay inversiones.

El nivel de movimiento de camiones: alguien habló de la matriz del transporte. Es cierto que hoy el transporte de carga fundamentalmente se hace mediante camiones. Bueno, ¡afortunadamente se hace con camiones, de lo contrario no sé cómo lo haríamos! Porque el crecimiento de la producción en la Argentina; la demanda de los *commodities* argentinos —¡esto es economía pura!—; las locomotoras de la India y de la China demandando artículos que la Argentina produce y que van a seguir haciendo crecer nuestra economía —a pesar de los

agoreros, de aquellos que dicen que todo está mal, vamos a seguir creciendo—, han hecho que por supuesto el movimiento de camiones se haya multiplicado por cien.

Ahora, yo no entiendo cómo la ciudad de Buenos Aires, que acaba de hacer una legislación de *scoring,* no determina algunas limitaciones al funcionamiento dentro de su ámbito. Estamos debatiendo una ley y también estamos tratando de aportar algunas ideas de sentido común, tales como que en el radio céntrico funcionen los transportes públicos. Me refiero a que, como en las grandes ciudades del mundo, los estacionamientos estén el borde para que después la gente se mueva a través del transporte público. ¡No sé! ¡Pensar un poco! ¡Pensar la realidad! Pensar si uno se puede seguir moviendo en la ciudad de Buenos Aires con el nivel de circulación automotriz que existe y con el crecimiento exponencial de automóviles en la Argentina: me parece que no.

Creo que no alcanza una ley de puntaje. Pienso que hay que tomar otro tipo de medidas. Lo digo también para pensar, porque tampoco es materia de esta ley, pero es para pensar: yo lo dije en el marco del debate en la comisión.

Cuando uno analiza las noticias de estos noticieros de noticias dramáticas policiales y de accidentes de tránsito —noticieros que están atados a la red policial— ve que en la Argentina cada diez minutos están volcando noticias dramáticas. ¡Hay que llenar de adrenalina a la gente! ¡Hay que imbuirla de un dramatismo terminal! ¡A la noche el argentino tiene que terminar extenuado! Nos tenemos que comer durante veinticuatro horas los canales de noticias donde nos están conmoviendo a cada rato; además, multiplicando por diez un hecho, porque ocurre a la mañana y lo pasamos veinte veces hasta la noche...

Sr. Sanz. — ¿Y el COMFER?

Sr. Pichetto. — ¡También, también, por supuesto! ¡Estoy reflexionando sobre cosas que me parece que hay que ordenar! Y está bien el aporte: creo que el COMFER tiene que cuidar esto, como también otras cosas de la televisión basura. O sea que no es sólo el Estado: el Estado tiene que hacer su parte, la parte central, la más importante. Después hay que convocar a la responsabilidad a todos los sectores.

Yo digo: los lunes indudablemente es el día de mayor acumulación de noticias de accidentes de tránsito en las rutas, porque el domingo generalmente sale la familia. La familia sale a la ruta: va al campo, a tomar sol, al aire libre, a la playa. Además, no hay noticieros el domingo.

Lo concreto es lo siguiente: no sé si no hay que pensar —esto se lo hemos planteado al ministro del Interior en un diálogo que hemos tenido, como aporte también— en la prohibición de la circulación de camiones a partir de las 22 horas del sábado hasta las 0 horas del lunes. Es decir, interrumpir el tránsito de camiones en las rutas para que las familias puedan salir.

Otro de los problemas que tenemos es el tema aéreo, porque tenemos que asumir las limitaciones que tenemos y hay que trabajar muy fuerte también en este tema. Indudablemente, estos problemas me obligan a venir en auto desde Viedma, y el tren que se forma con los camiones en la ruta un día sábado o domingo es infernal, el domingo especialmente. A veces hasta paran el sábado, y el domingo a la tarde se mueve todo el sistema de camiones hacia Buenos Aires. Lógicamente que los accidentes ocurren en el sobrepaso, donde se han destruido familias enteras, porque generalmente el error en la ruta es mortal. También hay falencias de manejo en la ruta, que no son los mismos errores que se pueden cometer en la ciudad, porque el error en la ruta se paga con la vida.

No sé si no habría que pensar en tratar de ver como coadyuvamos, mientras tanto, haciendo autovías, porque esta es la salida central para evitar el alto nivel de accidentes. Mientras mejoramos las rutas nacionales; mientras las provincias se ponen en línea con la Nación y

empiezan a trabajar en materia de rutas; mientras armamos la agencia e implementamos el sistema de registro único, armamos un sistema de información para saber quién es quién, para saber los antecedentes en materia de tránsito. Mientras hacemos todo esto, no sé si no nos conviene tomar algunas medidas preventivas como tienen algunos países de Europa. No estoy inventando nada. Fíjense que en el año 2006 el Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires ordenó restringir la circulación de los camiones de carga de más de 7 toneladas sobre la Ruta 2 en el sentido hacia la Costa Atlántica los días viernes desde las 12 hasta las 23 horas. Es decir que los viernes, desde las 12 horas hasta las 23, los camiones no podían circular.

¿Cuesta tanto adoptar una medida de este tipo? La verdad, no. Tiene hasta lógica. A su vez, el Ministerio de Seguridad bonaerense restringe el domingo, que es la hora de regreso, cuando la Ruta 2 se colapsa, impidiendo que los camiones transiten.

Estos elementos conforman un escenario de discusión y de debate. Nosotros estamos dispuestos a generar ideas, a trabajar con un sentido positivo y a esperar que esto se ponga en marcha, a apostar que podamos tener un nivel organizativo, a que podamos tener un registro único, una agencia de seguridad vial en el país y un sistema también de financiamiento.

El senador por Santa Fe se quejaba de que el financiamiento iba a salir del aporte de las compañías de seguros ¿y no dice nada de la inversión en obra vial?

Sr. Giusti. — ¡Del bolsillo del ciudadano!

Sr. Pichetto. — ¡No, no va a salir de ahí! Y las obras viales que hace el Estado que impiden que hayan más accidentes, que además son un ahorro para las compañías de seguro, ¿de eso nos olvidamos? Cuando hagamos autopistas va a haber menos nivel de accidentología y las compañías de seguro tendrán que pagar menos accidentes.

Por lo tanto, en la medida en que el Estado mejore en infraestructura vial, el aporte que se hace para conformar la estructura administrativa es un elemento más de otros aportes que va a conformar el Estado.

Con estos fundamentos, con este pensamiento positivo, de que estamos poniendo en marcha una herramienta que va a haber que llenar de más contenido, de más aportes, de la discusión de ideas, de legislación que tendrá que hacerse en el andar, y abordar una política de seguridad vial integral del Estado nacional, del sistema federal, para todo el país, con las fuerzas federales y con el aporte y la colaboración de las provincias, con las fuerzas provinciales, sin mirar en falsos localismos, pensando que la política es para ahorrar vidas y que cada vida que se salva en materia vial estamos haciendo algo importante y positivo.

Con estos fundamentos, votaremos favorablemente el proyecto en consideración, con la aclaración de que hemos decidido, en un diálogo mantenido esta mañana con la señora presidenta de la Nación, darle total certeza a la norma. No queremos que el discurso se contamine con esquemas de inconstitucionalidad. Vamos a esperar un poco más. Enviaremos a la Cámara de Diputados el artículo para que sea incorporado cuando considere este proyecto, para que la Cámara de origen sea la de Diputados y así, luego, ratificarlo en el Senado, cumplimentando toda la estructura de la norma.

Por lo tanto, me parece que en este asunto también hemos actuado correcta y responsablemente; y que algunos de los cuestionamientos que surgieron en el ámbito de la Comisión los hemos escuchado, analizado y actuado en consecuencia.

Con estas palabras finalizo mi exposición. Reitero que votaremos afirmativamente el proyecto y solicitamos que se lo someta a la votación en general.

Sr. Presidente.— Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto en consideración.

— Se practica la votación por medios electrónicos.

Sr. Secretario (Estrada).— Se registran 60 votos afirmativos. Unanimidad.

— El resultado de la votación surge del Acta N° 5. [1]

Sr. Presidente.— Por unanimidad, queda aprobado el proyecto en general.

En consideración en particular.

Tiene la palabra el señor senador Ríos.

Sr. Ríos.— Señor presidente: en realidad, de todos los discursos me quedó la propuesta de modificación estructural al proyecto, lo que ya se había decidido no aceptar. Con relación al resto de los aportes que se plantearon en la discusión en general, percibí o entendí un par de modificaciones propuestas por el señor senador Morales, que tampoco van a ser recepcionadas.

Paremos con la exageración de las cuestiones. Por la normativa vigente en la República Argentina, este organismo que se crea —la Agencia Nacional— está dentro de los alcances de la Auditoría General de la Nación. Está, porque así lo dice la ley. Después, si aparece alguien que no quiera dejar entrar a los auditores, es un tema totalmente ajeno al hecho de que esté.

Con respecto a la distancia de 60 kilómetros, tampoco vamos a aceptar la modificación porque, en realidad, según lo conversado con los funcionarios del Ministerio del Interior, llegamos a la conclusión de que lo que deseamos es molestar al infractor. Efectivamente, queremos molestarlo. Por eso, el criterio que se mantuvo es el de tratar de generar molestias al infractor y no el de facilitarle su situación ni allanarle el camino para que ejerza su derecho de defensa. Eso está garantizado. Lo que queremos es que tenga dificultades si no cumple con la ley. En ese sentido, no podemos imitar el mal uso de un radar que hizo un intendente de Jujuy. No podemos sujetar la norma a esa situación. Queremos plantear la situación de otra manera.

Si vulneramos el sentido común para la aplicación de la norma, no vamos a llegar a una solución. Si queremos plantear todas y cada una de las malas intenciones que puede tener cada ciudadano para vulnerar esta norma o para pasarla por alto, es casi imposible llegar a la solución adecuada.

Con relación al resto de las cuestiones, puedo asegurar que las trabajamos finamente en función de respetar integralmente el acuerdo federal. Tratamos de respetarlo, pues irnos de este marco implica entrar a caminar en una zona conflictiva. Desde ya, en ninguna parte del acuerdo federal firmado por los gobernadores —y aquí hay ex gobernadores presentes— van a encontrar que alguno de ellos, prácticamente, le cedió la jurisdicción de la emisión de licencias a la Nación. ¡Mentira! Lo dejó sujeto a un acuerdo y a un transitar junto con esta ley. No le cedió la jurisdicción totalmente.

Por lo tanto, en ese tipo de cosas, y en otra serie de cuestiones, hay que buscar el equilibrio para que el Consejo Federal Vial —que no tenía una madre, ni matriz, ni lugar de funcionamiento y ahora la encuentra—, en conjunto con esta agencia que tiene que nacer ya, vaya planteando las adhesiones y los consensos para la aplicación de las normas correspondientes.

El señor senador Giustiniani decía que esta es, casi, una ley convenio. Es así; es casi una ley convenio necesaria, y es lo que seriamente se acordó entre los gobernadores y el gobierno nacional.

Por lo tanto, no se van a aceptar modificaciones. Por ello, pido la votación de todos los artículos, en una sola votación.

Sr. Presidente. — Se ha efectuado una propuesta de votar en particular el despacho de la comisión, es decir, todos los artículos.

Tiene la palabra el señor senador Morales.

Sr. Morales. — Señor presidente: nosotros tenemos observaciones que formular en varios

[1] Ver el Apéndice.

artículos, así que salvo que pretendan anular el debate en particular...

Sr. Presidente. — Hay artículos que no tienen observaciones. Esos los podemos votar por grupo; y los que tengan observaciones los votamos uno por uno.

Tiene la palabra el señor senador Pichetto.

Sr. Pichetto. — Señor presidente: podemos ir votando por capítulos, si no hay observaciones, y en los temas en que las hay...

Sr. Cabanchik. — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Cabanchik.

Sr. Cabanchik. — Vayamos así, capítulo por capítulo. En cada capítulo, cada senador va diciendo la modificación que propone, en caso de haberla. Empezando por el Capítulo I.

Entonces, empecemos ya, así terminamos antes.

Sr. Presidente. — En consideración el Capítulo I.

Tiene la palabra la señora senadora Estenssoro.

Sra. Estenssoro. — Señor presidente: en el artículo 1° sugerimos suprimir, luego de donde se dice "Créase la Agencia Nacional de Seguridad Vial, organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior...", lo siguiente: "...con autarquía económica, financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado...". Es decir, proponemos suprimir desde "con" hasta "privado" en este artículo. Simplemente, proponemos que se cree la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el ámbito del Ministerio del Interior. Nos parece que no es necesario que dicho ente tenga autarquía económica y financiera, ni personería jurídica, aunque sí que se explicite cuál será la misión.

Sr. Presidente. — Si no existe ninguna otra modificación con relación al artículo 1°, se pasará primero a votar dicho artículo, conforme el despacho de la comisión. Si quedara aprobado, quedaría desechada la modificación propuesta.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 1°, que no ha merecido observaciones, salvo una...

Sra. Maza. — Habría que votar el Capítulo I, artículos 1° al 19.

Sr. Presidente. — Entonces, ¿hay alguna observación sobre algún otro artículo de este Capítulo?

Tiene la palabra el señor senador Alfredo Martínez.

Sr. Martínez (A. A.). — Señor presidente: en el artículo 7, inciso a), vuelvo a repetir que cuando se libera de la obligación de la presentación, que puede hacer directamente por escrito el responsable de la Agencia cuando tiene que litigar, nosotros entendemos que esto puede colisionar con los códigos de procedimientos de jurisdicciones que no sean del ámbito nacional. Si no hay un acuerdo previo, me parece que es un exceso de la ley, y esto es potestad de los jueces.

Sr. Presidente. — Han solicitado el uso de la palabra los senadores Sanz, Pérez Alsina y Cabanchik. Se les concede el uso de la palabra, en ese orden.

Sr. Sanz. — Señor presidente: para ordenar y agilizar el debate en general, quiero decir lo siguiente.

La posición del oficialismo de no permitir ninguna modificación determina que nosotros debemos buscar un procedimiento más rápido. Sugiero que cada bloque efectúe un análisis de todas las correcciones o los agregados en particular y, luego, pasemos a votar en una sola votación, habida cuenta que el oficialismo no va a permitir ninguna modificación.

Sr. Presidente. — Si hay asentimiento, así se hará.

— Asentimiento.

Sr. Presidente. — Tiene la palara el señor senador Cabanchik.

Sr. Cabanchik. — ¿Cómo sería el aspecto operativo, concretamente?

Sr. Presidente. — Para aclararlo, tiene la palaba el señor senador Sanz.

Sr. Sanz. — Cada bloque hace un análisis particular, artículo por artículo, de los que quiere modificar, suprimir, corregir o enriquecer. Terminado de hacer el análisis, los otros bloques harán lo mismo y, finalmente, ya que el oficialismo no va a aceptar nada, hacemos una sola votación porque, si no, vamos a estar toda la noche acá.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Pérez Alsina.

Sr. Pérez Alsina. — Señor presidente: si el miembro informante está de acuerdo, la propuesta de modificación al artículo 1° habría que votarla inmediatamente. ¿Por qué digo esto? Tengo dos o tres aportes que son absolutamente menores y creo que podrían ser aceptados. Porque vamos a estar con fundamentos políticos de varios artículos y paradójicamente nos vamos a demorar más. Es decir, hay un aporte al artículo 1°, no se está de acuerdo, votemos. Tengo un cambio en una mera palabra del artículo 2°, creo que el miembro informante lo puede aceptar o no, veremos. Va a ser mucho más rápido. Porque si no vamos a dar muchas fundamentaciones sobre muchos artículos y se van a perder. Quiero creer que no hay una decisión tan absolutamente tomada de decir "no permitimos ningún cambio", porque si hay una palabra importante o un aporte, considero que pueden aceptarla, sobre todo para el caso de los que no estábamos en la Comisión. Va a ser más rápido.

Sr. Pichetto. — Con todo respecto, senador, apoyamos lo dicho por el senador Sanz; considero que ambos bloques hacemos una mayoría importante, con lo cual pongamos en marcha el mecanismo propuesto por el senador Sanz.

Sr. Presidente. — Ya hubo una moción que se aprobó, con lo cual tendría que reconsiderarse.

Entonces, de acuerdo con la propuesta del senador Sanz, cada bloque formularía las observaciones y consideraciones que estime oportunas y después se sometería a votación.

¿Quién quiere hablar en primer lugar?

Sr. Cabanchik. — Pido la palabra.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Cabanchik.

Sr. Cabanchik. — Ya hicimos una propuesta para el artículo 1°.

Respecto del artículo 4°, inciso e), propongo que al comienzo mismo de la oración, en lugar de empezar con la palabra "establecer", diga: "Crear la licencia de conducir nacional y establecer las características y procedimientos de su otorgamiento, emisión e impresión". Esta sería una facultad de la Agencia, ya que no se menciona antes.

Por otro lado, la cláusula transitoria, es decir, el artículo 40 del actual dictamen de comisión, debe fijar un plazo para la transición, por eso propongo una formulación completa que diga así. Concretamente propongo reemplazar el texto de la cláusula 40 por el siguiente que voy a leer: "La licencia nacional de conducir sustituirá paulatinamente a las licencias vigentes otorgadas por las distintas jurisdicciones durante un plazo de cinco años de aprobada la presente ley. Cumplido el mismo, será la única válida para circular en rutas, calles y caminos de todo el país.".

Esas son las dos propuestas que agrego a las que ya hizo la senadora María Eugenia Estenssoro.

Sr. Presidente. — ¿Con eso queda satisfecha la consideración del bloque?

Sr. Cabanchik. — Dado el contexto, sí.

Sr. Presidente. — Senador Ríos, ¿usted acepta la modificación?

Sr. Ríos. — No, señor presidente, dado que en ambos casos estamos alterando el texto del Convenio Federal que ratificamos en la sesión anterior.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Martínez.

Sr. Martínez (A. A.).— Señor presidente: ya me había manifestado anteriormente y a eso

también debo sumar una de las propuestas que teníamos en la incorporación de un representante de los municipios en el Comité de Políticas que se va a generar.

Sr. Presidente. — ¿Redondea la postura del bloque, senador Morales?

Sr. Morales. — Con respecto al artículo 25 del Capítulo II, que modifica el 13, que habla de la licencia nacional de conducir otorgada por municipalidades, organismos provinciales, después dice: "...como así también en territorios extranjeros...". Proponemos que se diga: "...como así también en territorios extranjeros, en los casos en que se hubiera suscripto el correspondiente convenio.".

En verdad, no podemos disponer el tema de la licencia de conducir y la vigencia en territorio extranjero. En el caso de España, si alguna persona de otra nación va con el carné de su país de origen y no hay convenio, ese carné tiene vigencia por sesenta días. Pasado ese plazo, si la persona sigue en el país, tiene que sacar otro carné —argentino, en nuestro caso—, salvo que hubiera convenio. Entonces, si vamos a hacer una referencia al territorio extranjero, que sea en los casos en que se hubiera suscripto el correspondiente convenio. Esto con relación al artículo 25.

Proponemos la eliminación del artículo 27, que se refiere a la prohibición de publicidad. Allí sería bueno dejar solamente el compromiso del convenio que, como dice el presidente de la comisión, ya ha sido aprobado por ley, y que las provincias, con las autoridades de aplicación nacional y provinciales racionalicen la cuestión de la prohibición de publicidad de bebidas alcohólicas solamente.

Insistimos en el criterio de que se debe prohibir la publicidad en aquellas rutas más transitadas, lo que sería cuestión de reglamentación que habría que prever. Entonces, la eliminación del artículo 27 de la ley mantiene vigente la cláusula séptima del convenio, que ya ha sido aprobado y deja abierta la puerta para que las autoridades jurisdiccionales puedan convenir con la Nación el alcance de la prohibición. Así, planteamos la eliminación del artículo 27.

Con relación al artículo 29, hay una disposición que nos parece bien, acerca de que los vehículos —se plantea para todos— tengan doble *airbag* y una serie elementos de tecnología que garanticen la seguridad. Ahora bien, luego está la cuestión de impartir instrucciones a la industria automotriz.

Así mismo, al respecto la reglamentación debiera establecer qué ocurre con los vehículos que pasan el control técnico pero no tienen esa posibilidad de contar con *airbags.* Nos pareció que allí habría que agregar que la reglamentación tiene que prever los casos de vehículos viejos que cumplen con el control técnico vehicular. En el artículo 29 —repito— consideramos que hay que agregar ese texto.

En el artículo 30, que modifica el artículo 71, proponemos que su primer párrafo vuelva a la redacción de la Ley 24449, cuya negativa y el por qué ya han sido explicados por parte del presidente de la Comisión. Estamos de acuerdo con que el régimen sea más punitivo, más duro y riguroso, porque eso va a bajar la siniestralidad, pero esto roza las garantías del derecho de defensa que, por más dura que sea la legislación, hay que tratar de preservar. Insistimos en ese párrafo.

Luego hay una propuesta acerca del artículo 37, que es el que habíamos planteado primero, con relación a la vigencia. Y no somos agoreros sino que decimos lo que hemos planteado y hemos tratado de fundamentar sobre una situación real que es la de en qué manos está la capacitación, el control psicofísico, etcétera, que son las del gremio de camioneros, de la patria sindical camionera.

Nosotros consideramos que habría que hacer una modificación en el artículo que plantea la vigencia. Simplemente hemos planteado eso, para la molestia del presidente del bloque

oficialista.

Creemos que la redacción debería ser la siguiente: "Esta ley entrará en vigencia a partir de 180 días de su promulgación. En dicho plazo la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y el Consejo Federal de Seguridad Vial, en coordinación con las respectivas autoridades provinciales y locales, adoptará las medidas necesarias para la plena aplicación de la presente ley."

Nos parece que es un corte racional y de sentido común, a efectos de que no nos pase lo que sucede con la actual Ley 24449, que no se cumple.

Y luego habría que agregar un párrafo que diga: "Las reglamentaciones existentes continuarán aplicándose hasta su reemplazo en tanto no se opongan a lo previsto en la presente ley." Este es el texto que proponemos para el artículo 37.

Con relación al artículo 39, que es el de la reglamentación, proponemos la siguiente redacción: "El Poder Ejecutivo Nacional, en el plazo de 60 días a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, deberá proceder a la reglamentación y difusión efectiva. En los aspectos relativos a la unificación de formularios de multa, diseños de carné, determinación de multas —porque ha quedado abierto todo el tema de *scoring*—, complementación del régimen de sanciones con el sistema de puntaje para la licencia nacional de conducir y respecto a la apertura y funcionamiento de las escuelas de capacitación y conducción, se deberá contar con el acuerdo del Consejo Federal de Seguridad Vial."

En ese sentido, creemos que siendo esta la Cámara federal, tenemos que ser muy cuidadosos y velar por la participación de las provincias en esos temas centrales. Por eso es que proponemos esa redacción respecto del artículo 39.

Y con relación a lo manifestado por el presidente de la Comisión, es verdad que está claramente establecido en el artículo 8° de la Ley de Administración Financiera que las entidades autárquicas quedan comprendidas, y que sería una redundancia agregar un nuevo artículo.

Esas serían todas las modificaciones, sin perjuicio...

Sr. Ríos. — ¿Me permite una interrupción, señor senador Morales?

Sr. Morales. — Sí, cómo no.

Sr. Presidente. — Para una interrupción tiene la palabra el señor senador Ríos.

Sr. Ríos. — Senador Morales: podría reiterar la primera observación.

Sr. Morales. — Señor presidente: en el artículo 25, inciso a) la modificación sería la siguiente: luego de "...como así también en territorios extranjeros" habría que agregar una coma y luego "en los casos en que se hubiera suscripto el correspondiente convenio".

Y la última modificación que proponíamos era en el artículo 39.

Lamentablemente, se ha ido el presidente del bloque oficialista, pero mi opinión de que existe un doble comando la sostengo.

Sería muy bueno que el ex presidente baje un poco el perfil, eso ayudaría a nuestra ex compañera. Somos sostenedores de la investidura presidencial, pero mi opinión es que hay doble comando.

Para finalizar, espero que el presidente del bloque oficialista deje de meterse en cuestiones de nuestro partido.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra la señora senadora Gallego.

Sra. Gallego. — Señor presidente: creo que los últimos párrafos de su exposición precisamente no han mostrado respeto hacia la investidura presidencial.

Considero que vuelve a insistir con la estrategia de otra señora legisladora, a través de la cual se intenta amenguar con artilugios la imagen de la investidura presidencial y también la imagen personal de quien actualmente detenta la Presidencia de la Nación, es decir, la señora Cristina Fernández de Kirchner.

Me parece que no hay justeza en la apreciación del senador Morales. La ex senadora ha dado sobradas pruebas en este recinto durante muchos años de solvencia, mal que le pese al machismo del senador preopinante.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Ríos.

Sr. Ríos. — Señor presidente: la primera propuesta de modificación la vamos a aceptar. Y agrego una cuestión más de redacción.

En el artículo 9°, al final, cuando se indica "Ministerio de Economía" debe decir "Ministerio de Economía y Producción".

Sr. Presidente. — El senador Morales hizo observaciones sobre todos los capítulos. ¿Es así?

Sr. Morales. — Sí, sobre los capítulos II y III, de Disposiciones Transitorias. Sin embargo, tomarán lo primero y el resto no; como siempre.

Sr. Presidente. — Lo que acepta la Comisión es lo que indicó el miembro informante.

¿El bloque de la Coalición Cívica formuló observaciones sobre el Capítulo I, nada más?

Sr. Cabanchik. — Y la Cláusula Transitoria 40.

De todas maneras, aunque ya lo conversamos con el senador Ríos, quiero aclarar que en nuestra interpretación de ningún modo esto se desvía de lo establecido en el convenio que alude a la licencia nacional de conducir.

Por ende, nuestra propuesta permanece dentro del marco del convenio; solamente que es más claro.

Antes de votar, quiero que quede asentado que en los artículos que vamos a mencionar lo hacemos por la negativa si es que no se hace lugar a la modificación.

¿Cómo vamos a votar afirmativamente si pretendemos modificarlos? No sé cómo se hará...

Sr. Presidente. — Se deja constancia.

Sr. Cabanchik. — Se trata de los artículos 1°, 4°, 20 —en este caso no se proponen modificaciones porque debiera ser suprimida la modificación propuesta— y 40, los que votamos negativamente. Claro que esto no sería así, si aún estuvieran dispuestos a modificarlos.

Sr. Presidente. — Está claro.

Tiene la palabra el señor senador Morales.

Sr. Morales. — Señor presidente: a partir de la gentil aceptación por parte del presidente de la Comisión, vamos a votar negativamente el artículo 7°, inciso a), 9°, 27, 30, 37 y 39.

Sr. Presidente. — El señor secretario desea hacer una aclaración.

Sr. Secretario (Estrada)**. —** Respecto de lo que se hizo llegar a Secretaría, deseo preguntar al señor miembro informante sobre lo que se me informa respecto del contenido del inciso g) del artículo 4°.

Esa redacción, ¿se incorpora al inciso g) o lo sustituye?

Sr. Ríos. — Sustituye el inciso g).

Sr. Secretario (Estrada)**. —** En el artículo 34 hay que agregar un anteúltimo párrafo al artículo 84, al que enseguida daré lectura.

Además, en el artículo 34 se agregará un último párrafo al articulo 84, al que también daré lectura.

Previamente, quedó claro que el inciso a) del artículo 12 quedó eliminado y en el artículo 10, donde decía "Secretaría de Transporte Automotor" se suprime la palabra "Automotor".

El artículo 4°, inciso g) queda de la siguiente manera: "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."

En el artículo 34, anteúltimo párrafo del artículo 84, se agrega: "Para las comprendidas en el inciso l) 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."

En el artículo 34 se agrega un último párrafo con esta redacción: "Accesoriamente, se establecerá un mecanismo de reducción de puntos aplicables a la licencia nacional de conducir, conforme a los principios generales y las pautas de procedimientos que determine la presente ley y su reglamentación.".

Sr. Presidente. — ¿Quiere hacer alguna aclaración, señor senador Ríos?

Sr. Ríos. — Sí; se aceptan esas modificaciones más la del artículo 9° respecto del Ministerio de Economía y Producción y la aludida por el señor senador Morales.

Sr. Presidente. — Tiene la palabra el señor senador Pérez Alsina.

Sr. Pérez Alsina. — Señor presidente: es para hacer una consulta al miembro informante. ¿Cuál es la razón por la que se limita sólo a la jurisdicción nacional, en la modificación del artículo 71, el derecho de opción para los infractores? Porque la mayoría de infracciones en otras jurisdicciones se dan muchísimas veces en rutas que no son de jurisdicción nacional y si todas las provincias se adhieren al sistema lo ideal sería darle la opción a los infractores prácticamente en todas las jurisdicciones. Si esto se acepta, yo propongo que se suprima "...para el caso de las infracciones realizadas en jurisdicción nacional..." y que quede sólo "...será optativo...". Esta es una de las cuestiones que más se aplica y padecen las personas que van a otras jurisdicciones, donde terminan yendo abogados sin saber qué hacer.

Sr. Ríos. — Estimo que su intervención es con referencia al artículo 30, que es modificatorio del 71, último párrafo. ¿A eso se está refiriendo?

Sr. Pérez Alsina. — Me parece que lo limitaríamos mucho si ponemos solamente lo que es de jurisdicción nacional.

Sr. Ríos. — No es así. Creo que este proyecto de ley no está en condiciones de imponer la jurisdicción a las provincias.

Sr. Pérez Alsina. — Pero si se adhieren todas las provincias...

Sr. Ríos. — Primero debe ocurrir la adhesión y que explícitamente sea la jurisdicción en este sentido.

Sr. Pérez Alsina. — Hasta que no haya adhesión ese peligro no estaría. Si no, la ley va a quedar muy limitada.

Sr. Presidente. — ¿La comisión acepta la modificación?

Sr. Ríos. — No.

Sr. Presidente. — ¿Algo más?

Sr. Pérez Alsina. — Un solo comentario más.

Como todos sabemos, en el artículo 29 de la Ley 24449 están todas las condiciones de seguridad, que son muy importantes. El inciso i) de ese artículo determina la obligatoriedad de que los conductores de motocicletas deben estar equipados con casco. ¿No sería atinado agregar allí a quienes conducen ciclomotores? Digo esto, porque los ciclomotores no están regulados, son los que más se están vendiendo y los más involucrados en muchísimos accidentes. Sería una única modificación.

Sr. Ríos. — No se trata de que la Comisión se cerró en un análisis. Lo que pasa es que se decidió en la Comisión dejar el tema de las motocicletas y ciclomotores para un debate distinto y particular.

Sr. Presidente. —Tiene la palabra el señor senador José Carlos Martínez.

Sr. Martínez (J.C.) — En nombre de los señores senadores Díaz, Giustiniani y quien habla, quiero decir que adherimos a lo planteado por el señor senador Morales y votaremos en el mismo sentido que él ha expresado.

Sr. Presidente. — De acuerdo. Entonces, queda constancia en actas del sentido del voto de cada bloque.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general y en particular en una sola votación el proyecto en consideración, con las modificaciones aceptadas por el señor miembro informante de la comisión.

— Se practica la votación por medios electrónicos.

Sr. Secretario (Estrada)**. —** Se registran 55 votos por la afirmativa.

— El resultado de la votación surge del Acta N° 6. [1]

Sr. Presidente. — Senador Marín: sírvase manifestar su voto a viva voz.

Sr. Marín. — Afirmativo.

Sr. Secretario (Estrada)**. —** En consecuencia, los votos afirmativos son 56, con las excepciones que van a constar en el Diario de Sesiones y en el acta de votación respecto de determinados artículos, tal como aquí se ha manifestado.

Sr. Presidente. — Queda sancionado el proyecto de ley. Se comunicará a la Honorable Cámara de Diputados. [1]

Les recuerdo a los señores senadores la presencia en la Asamblea Legislativa del próximo sábado, a las 11 y 15.

Como no hay más asuntos que tratar, queda levantada la sesión.

— Son las 21 y 15.

JORGE A. BRAVO
Subdirector General a/C. de la Dirección General de Taquígrafos

[1] Ver el Apéndice.